

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2018/202912]

17 MAI 2018. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant 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

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^{er} remplacé par la loi du 18 juillet 1990, et l'article 2, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu 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;

Vu le rapport du 26 octobre 2017 établi conformément à l'article 3, 2^o, du décret du 11 avril visant 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 wallonne « administration-industrie », donné le 29 janvier 2018;

Vu l'avis 62.398/4 du Conseil d'Etat, donné le 27 novembre 2017 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté :

1^o transpose partiellement la directive 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international;

2^o transpose partiellement la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

Art. 2. Dans l'article 1^{er}, § 2, 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, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

a) il est inséré les *4bis*, *4ter* et *4quater* rédigés comme suit :

« *4bis*. « Ministre wallon » : le Ministre wallon qui a la sécurité routière dans ses attributions; »;

4ter. « autorité wallonne compétente » : le Ministre wallon ou son délégué; »;

b) dans le 5., les mots « Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis City Atrium - rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles » sont remplacés par les mots « Service public de Wallonie - Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques »;

c) dans le 6., les mots « Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Direction Certification et Inspection, dont les bureaux sont établis City Atrium - rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles » sont remplacés par les mots « Service public de Wallonie - Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques »;

d) dans le 7., le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

e) il est complété par les 124, 125, 126, 127, 128, 129 et 130 rédigés comme suit :

« 124. « carburants de substitution » : les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent :

a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques;

b) l'hydrogène;

c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse et sous forme liquéfiée;

d) le gaz de pétrole liquéfié;

e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué ou d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle;

125. « véhicule à carburant de substitution » : un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception;

126. « défaillances » : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique;

127. « Défaillances mineures » : défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures;

128. « Défaillances majeures » : défaillances susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;

129. « Défaillances critiques » : défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique. »;

130. « véhicule présentant un intérêt historique » : tout véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

- il a été construit ou mis en circulation pour la première fois il y a au moins trente ans,

- son type, tel que défini dans le présent article, n'est plus produit,

- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.

L'autorité wallonne compétente définit ce qu'elle entend par modification essentielle et composants principaux. ».

Art. 3. Dans l'article 2, § 2, 7^o, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 17 juin 2013 et modifié par l'arrêté royal du 28 mars 2014, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous l'une des plaques d'immatriculation visées à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, sont uniquement soumis aux dispositions des articles 10, § 4, 1, alinéa 1^{er}, 23 § 1^{er}, § 2, A et D, § 3, § 4, § 5, § 6 et § 7, 23bis, § 1^{er}, § 2, § 4, § 5, 23ter, 23quater, 23quinquies, 23sexies, § 1^{er}, 1^o, 2^o, 4^o et 6^o, § 2, § 3 et § 4, 1^o, 23septies, 23octies, 23novies, § 1^{er} et 3, 23decies, 23undecies, 24, 25, 26, 42, 45, § 1^{er}, 1^o et 3^o, 47, § 1^{er}, 1, alinéa 1^{er}, 54, § 1^{er}, 1^o et 3^o, 70, § 2 et 80. ».

Art. 4. Dans l'article 3bis, § 10, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 14 avril 2009, le mot « Nous » est remplacé par les mots « le Ministre wallon ».

Art. 5. Dans l'article 4bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1^o au 1, alinéa 1^{er}, les mots « le Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « le Gouvernement wallon »;

2^o au 2, alinéa 1^{er}, les mots « le Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

3^o au 2, alinéa 2, les mots « le Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « le Gouvernement wallon ».

Art. 6. Dans l'article 4ter du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les mots « l'autorité compétente ou d'un service technique ou de tout autre organisme désigné par l'autorité compétente, aux endroits, jours et heures déterminés » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ou d'un service technique ou de tout autre organisme désigné par l'autorité wallonne compétente, aux endroits, jours et heures déterminés ».

Art. 7. A l'article 5 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1^o dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

2^o dans le paragraphe 3, 3, alinéa 2, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

3^o dans le paragraphe 3, 4, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente ».

Art. 8. Dans l'article 8, § 5, alinéa 6, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre wallon ».

Art. 9. A l'article 10 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 14 avril 2009 et modifié par l'arrêté royal du 6 septembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1^o dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

2^o dans le paragraphe 2, 8, alinéa 2, les mots « compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « wallon »;

3^o dans le paragraphe 2, 8, alinéa 3, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

4^o dans le paragraphe 2, 10, b), les mots « compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « wallon »;

5^o dans le paragraphe 4, 1, alinéa 7, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

6^o dans le paragraphe 4, 2, les mots « compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « wallon »;

7^o dans le paragraphe 4, 3, alinéa 2, les mots « du Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis à City Atrium - rue du Progrès 56 à 1210 Bruxelles » sont remplacés par les mots « de l'autorité compétente en matière de réception ».

Art. 10. Dans l'article 14, § 1^{er}, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1^o au 10, le mot « wallonne » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

2^o au 11, les mots « Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure » sont remplacés par les mots « autorité compétente en matière de réception ».

Art. 11. A l'article 16ter du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1^o dans le paragraphe 1^{er}, 1, les mots « compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « wallon »;

2^o dans le paragraphe 1^{er}, 5, 5^o, les mots « l'administration » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception »;

3^o dans le paragraphe 1^{er}, 5, 6^o, les mots « les agents de l'administration » sont remplacés par les mots « les membres du personnel de l'autorité compétente en matière de réception »;

4^o dans le paragraphe 3, 4, les mots « compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « wallon »;

5^o dans le paragraphe 7, 1, les mots « compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « wallon ».

Art. 12. Dans l'article 18, § 3, du même arrêté, les mots « des Communications » sont remplacés par les mots « wallon ».

Art. 13. Dans l'article 19, § 1^{er}, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971, 16 septembre 1991 et 15 décembre 1998, les mots « des Communications » sont remplacés par les mots « wallon ».

Art. 14. A l'article 20 du même arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 décembre 2002, les modifications suivantes sont apportées :

1^o dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « des Communications » sont remplacés par les mots « wallon »;

2^o dans le paragraphe 4, les mots « le Ministre qui a le Contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ».

Art. 15. Dans l'article 21, § 3, alinéa 1^{er}, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 14 janvier 1971 et modifié par l'arrêté royal du 13 septembre 1985, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre wallon ».

Art. 16. Dans l'article 22, alinéa 1^{er}, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots

« Ministre wallon ».

Art. 17. Dans l'article 23, § 2, D, du même arrêté, remplacé par les arrêtés royaux des 15 décembre 1998 et 17 mars 2003, les mots « Le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou son délégué » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente ».

Art. 18. A l'article 23ter, du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 octobre 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est complété par le 8° rédigé comme suit :

« 8° les véhicules visés à l'article 2, § 2, 7°, mis en circulation depuis trente ans jusqu'à cinquante ans sont soumis au contrôle avant la remise en circulation sous une des plaques d'immatriculation visées à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules et ensuite, à l'exception des véhicules lents et des véhicules présentant un intérêt historique tel que défini à l'article 1^{er}, § 2, du présent arrêté, tous les deux ans;

2° dans le paragraphe 3, les mots « § 1^{er}, 1° jusqu'au 7° » sont remplacés par les mots « § 1^{er}, 1° jusqu'au 8° »;

3° dans le paragraphe 4, les mots « Ministre qui a le Contrôle technique dans ses attributions » sont remplacés par les mots « Ministre wallon ».

Art. 19. Dans l'article 23quinquies du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2003, les mots « articles 23ter, § 1^{er}, 4° à 7° » sont remplacés par les mots « articles 23ter, § 1^{er}, 4° à 8° ».

Art. 20. A l'article 23sexies du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 4 avril 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 3, les mots « au Service public fédéral Mobilité et Transports » sont remplacés par les mots « à la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

2° le paragraphe 4, 1°, est remplacé par ce qui suit :

« 1° lors du contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1^{er}, 3°, le véhicule doit être présenté avec le dernier certificat d'immatriculation délivré pour celui-ci, ainsi qu'une marque d'immatriculation dont le ministre ou son délégué définit les caractéristiques et la couverture en responsabilité civile y afférente. »;

3° dans le paragraphe 4, 3°, alinéa 4, le mot « belge » est abrogé.

Art. 21. Dans l'article 23novies, § 1^{er}, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, remplacé par l'arrêté royal du 26 avril 2006 et modifié par l'arrêté royal du 1^{er} juin 2011, les mots « le Ministre compétent pour le contrôle technique des véhicules ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ».

Art. 22. A l'article 23decies du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 1^{er} juin 2011, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, 2°, les mots « catégorisées comme défaillances mineures » sont insérés entre le mot « techniques » et le mot « qui »;

2° dans le paragraphe 1^{er}, 3°, les mots « catégorisés comme défaillances mineures » sont insérés entre le mot « réglementaires » et les mots «, qui peuvent »;

3° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. La période de validité du certificat de visite est de trois mois lorsque, malgré des déficiences éventuelles telles que fixées au paragraphe 1^{er}, il est relevé uniquement certains manquements administratifs catégorisés comme défaillances mineures déterminés par l'autorité wallonne compétente. »;

4° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante :

« Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances majeures »;

5° le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, est complété par la phrase suivante :

« Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances critiques »;

6° dans le paragraphe 6, alinéa 1^{er}, les mots « le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ».

Art. 23. A l'article 23undecies du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est complété par les 29° et 30° rédigés comme suit :

« 29° mise à disposition du personnel pour la réalisation de contrôles sur une ligne délocalisée : redevances prévues aux 1° à 28° et 30° pour les prestations y réalisées avec un minimum de :

a) demi-journée 700 euros;

b) journée complète 1.300 euros. »;

30° rédaction et délivrance, d'une attestation pour confirmer que le véhicule présente un intérêt historique tel que défini à l'article 1^{er}, § 2 : 25,90 EUR. »;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Les montants mentionnés au paragraphe 1^{er} sont automatiquement adaptés le 1^{er} janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice santé du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est, le cas échéant, arrondi à la première décimale entière la plus proche.

L'indice de départ est celui du mois de novembre 2009. »;

3° dans le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, les mots « le Ministre ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

4° dans le paragraphe 3, alinéa 2, les mots « le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

5° dans le paragraphe 3, alinéa 3, les phrases « La force majeure peut notamment couvrir la présentation tardive en cas de non envoi de la convocation à présenter le véhicule au contrôle technique. A cet égard, le SPF Mobilité et Transports vérifie auprès des organismes de contrôle technique si la convocation n'a pas été envoyée. » sont abrogées.

Art. 24. Dans l'article 28 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 4, 2, les mots « du Ministre des Communications, Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « de l'autorité compétente en matière de réception »;

2° dans le paragraphe 4, 4, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

3° dans le paragraphe 4, 9, alinéa 1^{er}, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

4° dans le paragraphe 4, 9, alinéa 1^{er}, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

5° dans le paragraphe 4, 9, alinéa 3, le mot « Belgique » est remplacé par les mots « Région wallonne »;

6° dans le paragraphe 4, 10, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

7° dans le paragraphe 4, 12, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

8° dans le paragraphe 5, 1°, les mots « Le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

9° dans le paragraphe 5, 1°, les mots « Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception »;

10° dans le paragraphe 6, 3, 1°, les mots « le SPF Mobilité et Transports » sont chaque fois remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception ».

Art. 25. Dans l'article 31, § 1^{er}, 4°, alinéa 2, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, les mots « Le Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente ».

Art. 26. A l'article 32bis du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 1.1.3, les mots « le Ministre des Travaux publics ou son délégué aux conditions qu'il » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente aux conditions qu'elle »;

2° dans le 2.1.2, alinéa 2, les mots « Le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente »;

3° le 2.2 est remplacé par ce qui suit :

« 2.2. Les masses maximales autorisées sont :

a) pour les véhicules simples à 2 essieux : 19 500 kg;

b) pour les véhicules simples à 3 essieux : 26 000 kg;

c) pour les véhicules articulés à soufflet : 28 000 kg.

Pour les véhicules à moteur utilisant du carburant de substitution à l'exception des véhicules simples à 2 essieux: le poids maximal autorisé à l'alinéa 1^{er} est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1 000 kg. »;

4° le 3.2.1 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Pour les véhicules à moteur à 3 essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé à l'alinéa 1^{er} est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1 000 kg. »;

5° dans le 3.2.4, le mot « 35 000 kg » est remplacé par le mot « 40 000 kg »;

6° dans le 8.2, les mots « Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « autorité compétente en matière de réception ».

Art. 27. Dans l'article 34, § 1^{er}, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 17 mars 2003, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente »;

2° les mots « Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé » sont remplacés par les mots « L'autorité compétente en matière de réception est chargée ».

Art. 28. Dans l'article 39 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 17 mars 2003, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 2, 5, les mots « Le Ministre des Communications est chargé » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente est chargée »;

2° dans le paragraphe 3, 1, d), les mots « L'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » est remplacé par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

3° dans le paragraphe 3, 2, d), les mots « L'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Service Circulation routière, Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

4° dans le paragraphe 3, 5, les mots « Le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente »;

5° dans le paragraphe 3, 5, les mots « Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé » sont remplacés par les mots « L'autorité compétente en matière de réception est chargée ».

Art. 29. A l'article 40 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 3, 2°, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

2° dans le 4, 2°, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

3° dans le 5, 2°, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques du Service public de Wallonie ».

Art. 30. A l'article 43 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 3, 3°, b), les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

2° dans le paragraphe 4, 1, les mots « le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ».

Art. 31. A l'article 54 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifié par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, 2°, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

2° dans le paragraphe 5, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

3° dans le paragraphe 6, 1°, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

4° dans le paragraphe 6, 2°, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

5° dans le paragraphe 6, 4°, les mots « Le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente »;

6° dans le paragraphe 6, 5°, les mots « des Communications » sont remplacés par le mot « wallon ».

Art. 32. Dans l'article 57, § 10, 2°, du même arrêté modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie ».

Art. 33. A l'article 58 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 4.3, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

2° dans le 5.1, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

3° dans le 6, les mots « Le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « L'autorité wallonne compétente ».

Art. 34. A l'article 59 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 21 mai 1987 et modifié par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans les 1.2.1.2 et 1.2.2.2, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, Circulation routière - Direction technique, rue de la Loi 155, à 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

2° dans le 2.4.1.5, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ».

Art. 35. A l'article 60 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 21 mai 1987, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 3.2.3, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

2° dans le 4.3.1, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente ».

Art. 36. Dans l'article 72, alinéa 2, du même arrêté, le mot « imposée » est remplacé par les mots « imposée par le Ministre wallon ».

Art. 37. A l'article 77 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 31 janvier 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 5.1, paragraphe 2, 5.2, 5.4 et 6.4.3, les mots « le Ministre qui a les Transports dans ses attributions ou son délégué » sont à chaque fois remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

2° dans le 5.2, les mots « Direction générale Mobilité et Sécurité routière, Service Véhicules » sont remplacés par les mots « Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

3° dans le 5.2, les mots « Direction générale Mobilité et Sécurité routière » sont remplacés par les mots « Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

4° dans le 5.3.1, alinéa 1^{er}, les mots « Direction générale Mobilité et Sécurité routière » sont remplacés par les mots « Direction générale opérationnelle la Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

5° dans le point 5.3.1, alinéa 2, les mots « agents du Service public fédéral Mobilité et Transports » sont remplacés par les mots « membres du personnel de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

6° dans le 5.3.1, alinéa 2, les mots « le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

7° dans le 5.3.2, alinéa 1^{er}, le mot « agents du Service public fédéral Mobilité et Transports » est remplacé par les mots « membres du personnel de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie »;

8° dans le 5.3.2, alinéa 2, le mot « Roi » est remplacé par le mot « Ministre wallon »;

9° dans le 5.6, les mots « Ministre qui a les transports dans ses attributions » sont à chaque fois remplacés par les mots « Ministre wallon »;

10° dans le 5.8, les mots « versées au numéro de compte IBAN: BE86 6792 0060 1050 - BIC : PCHQ BE BB de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière - Recettes. » sont remplacés par les mots « payées de la manière indiquée dans la demande de paiement. »;

11° dans le 8, a), les mots « d'un agent du Service public fédéral Mobilité et Transports » sont remplacés par les mots « d'un membre du personnel de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie ».

Art. 38. Dans l'article 78bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les mots « est habilité » sont remplacés par les mots « et le Ministre wallon sont habilités, chacun en ce qui le concerne, ».

Art. 39. Dans l'annexe 1^{re} du même arrêté, remplacée par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, les mots « le Ministère des Communications » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception ».

Art. 40. A l'annexe 11 du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 16 novembre 1984, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'appendice I, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont à chaque fois remplacés par les mots « l'autorité wallonne compétente »;

2° dans l'appendice III, 1.1, les mots « au Ministre des communications ou à son délégué » sont remplacés par les mots « à l'autorité wallonne compétente »;

3° dans l'appendice IV, les mots « Au nom du Ministre : Pour le Directeur général : L'Ingénieur en chef-directeur, » sont remplacés par les mots « Au nom du Ministre wallon ou son délégué ».

Art. 41. Dans le même arrêté, l'annexe 15, modifiée en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, est remplacée par l'annexe 1 jointe au présent arrêté.

Art. 42. A l'annexe 21 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 février 2006, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « du Ministre qui a les Transports dans ses attributions ou son délégué » sont à chaque fois remplacés par les mots « de l'autorité wallonne compétente »;

2° les mots « Direction générale Mobilité et Sécurité routière » sont à chaque fois remplacés par les mots « Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie ».

Art. 43. Dans l'annexe 29 du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 14 avril 2009, les mots « le Service Véhicules » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception ».

Art. 44. Dans le même arrêté, l'annexe 41, modifiée en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, est remplacée par l'annexe 2 jointe au présent arrêté.

Art. 45. Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018.

Art. 46. Les véhicules visés à l'article 3 du présent arrêté doivent être présentés au contrôle technique périodique dans les 36 mois suivant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 47. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 17 mai 2018.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics,
de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings,
C. DI ANTONIO

Annexe 1

« Annexe 15 à 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 présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler; elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points et méthodes suivants sauf :

- si la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe ;
- 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 première immatriculation ou de première mise en circulation du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle alternatives recommandées par l'autorité wallonne compétente.

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 le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié sans utiliser d'équipement.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE		
0.1.Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	Contrôle visuel.	a)Plaque manquante ou, si mal fixée, elle risque de tomber.
		b) Inscription manquante ou illisible.
		c)Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.
0.2.Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.
		b)Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.
		c)Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.

1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Pivots de la pédale ou du levier à main du frein de service	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.</p>	<p>a) Pivot trop serré.</p> <p>b) Usure fortement avancée ou jeu.</p>
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.</p>	<p>a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.</p> <p>b) Dégagement du frein rendu difficile.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.</p>
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	<p>Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multi circuits et de la soupape de surpression.</p>	<p>a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété</p> <p>1) au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger».</p> <p>2) au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger».</p> <p>b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences¹.</p> <p>c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.</p>

		<p>d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.</p> <p>e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.</p> <p>Performances du frein de secours insuffisantes.</p>
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	<p>Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.</p> <p>Faible pression non détectable.</p>
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.</p> <p>b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.</p> <p>c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.</p> <p>d) Mauvais fonctionnement.</p>
1.1.6. 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.	<p>a) Verrouillage insuffisant.</p> <p>b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.</p> <p>Usure excessive.</p> <p>c) Course trop longue résultant d'un réglage incorrect.</p> <p>d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.</p> <p>e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.</p>
1.1.7. Valves de freinage : robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.</p> <p>c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.</p> <p>d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p>
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque électriques et pneumatiques	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	<p>a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p>

		<p>b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>c) Étanchéité insuffisante.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>d) Ne fonctionnent pas correctement.</p> <p>Fonctionnement du frein affecté.</p>
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	<p>a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.</p> <p>Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.</p> <p>b) Fonctionnement du purgeur affecté.</p> <p>Purgeur inopérant.</p> <p>c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.</p>
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.</p> <p>Ne fonctionne pas.</p> <p>b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.</p> <p>Maître-cylindre défectueux ou non étanche.</p>

		<p>c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.</p> <p>Fixation insuffisante du maître-cylindre.</p> <p>d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.</p> <p>Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.</p> <p>Pas de liquide de frein visible.</p> <p>e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.</p> <p>f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.</p> <p>g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.</p>
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords des freins pneumatiques.</p> <p>Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords des freins hydrauliques.</p> <p>c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.</p> <p>Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</p> <p>d) Conduites mal placées.</p> <p>Risques d'endommagement.</p>
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.</p> <p>Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.</p> <p>c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords des freins pneumatiques.</p> <p>Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords des freins hydrauliques.</p> <p>d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.</p> <p>Câble altéré.</p> <p>e) Flexibles poreux.</p>
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	<p>a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette : marque minimale atteinte.</p>

		<p>Usure excessive de la garniture ou de la plaquette : marque minimale non visible.</p> <p>b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p> <p>c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.</p>
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	<p>a) Disque ou tambour usé.</p> <p>Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</p> <p>b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p> <p>c) Absence de tambour ou de disque.</p> <p>d) Plateau mal fixé.</p>

1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.</p> <p>b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.</p> <p>c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.</p> <p>d) Fixation des câbles défectueuse.</p> <p>e) Entrave du mouvement du système de freinage.</p> <p>f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.</p>
1.1.16. Cylindres de freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.</p> <p>b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.</p> <p>c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.</p> <p>d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.</p> <p>e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites dont la réserve est insuffisante pour le mouvement.</p> <p>f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.</p>
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Liaison défectueuse.</p> <p>b) Mauvais réglage de la liaison.</p> <p>c) Valve grippée ou inopérante toutefois, l'ABS fonctionne. Valve grippée ou inopérante.</p> <p>d) Valve manquante.</p> <p>e) Plaque signalétique manquante.</p> <p>f) Données illisibles ou non conformes aux exigences¹.</p>
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	<p>a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.</p>

		b) Levier défectueux.
		c) Mauvais montage ou remontage.
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance pour les véhicules équipés de ce dispositif	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs tels que la pompe à antigel et le dessiccateur d'air sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.
		d) Modification dangereuse d'un élément ³ . Performances de freinage réduites.
1.1.22. Prises d'essai	Contrôle visuel.	a) Manquantes.
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.
1.2. Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.
		c) Freinage non modérable.
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.

		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012:</p> <p>catégorie M1: 58 % catégories M2 et M3: 50 % catégorie N1: 50 % catégories N2 et N3: 50 % catégories O2, O3 et O4: pour les semi-remorques: 45 % pour les semi-remorques plateaux: 50 %</p> <p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <p>catégories M1, M2 et M3: 50 % (¹) catégorie N1: 45 % catégories N2 et N3: 43 % (²) catégories O2, O3 et O4: 40 % (³)</p>
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>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.</p> <p>Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.</p> <p>c) Freinage non modérable.</p>
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (⁴) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.

		Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	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. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.
1.4.2. Efficacité	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 ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	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. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.5. Performance 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
		b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	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.
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.
		d) Câblage endommagé.
		e) Autres composants manquants ou endommagés.
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.

1.7. 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.
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.
2. DIRECTION		
2.1. État mécanique		
2.1.1. État de la direction		
2.1.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.
		b) Usure excessive des

	adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<p>articulations.</p> <p>Risque très grave de détachement.</p> <p>c) Fêlure ou déformation d'un élément.</p> <p>Fonctionnement affecté.</p> <p>d) Absence de dispositifs de verrouillage.</p> <p>e) Désalignement d'éléments</p> <p>f) Modification présentant un risque³.</p> <p>Fonctionnement affecté.</p> <p>g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.</p>
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<p>a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.</p> <p>b) Butées inopérantes ou manquantes.</p>
2.1.5. Direction 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.	<p>a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.</p> <p>b) Niveau insuffisant du liquide : sous la marque MIN.</p> <p>Réservoir insuffisant.</p> <p>c) Mécanisme inopérant.</p> <p>Direction touchée.</p> <p>d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.</p> <p>Direction touchée.</p> <p>e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.</p> <p>Direction touchée.</p> <p>f) Modification présentant un risque³.</p> <p>Direction touchée.</p> <p>g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.</p>

		Direction touchée.
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. 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.
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.
		c) Raccord souple détérioré.
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.
		e) Modification présentant un risque ³ .
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction Sécurité de la direction compromise.
2.4. Parallélisme (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.

		<p>b) Jeu excessif.</p> <p>Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.</p>
		<p>c) Mauvaise fixation.</p> <p>Fixations gravement affectées.</p>
2.6. Direction 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.	<p>a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.</p>
		<p>b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.</p> <p>Direction affectée.</p>
		<p>c) L'assistance ne fonctionne pas.</p>
		<p>d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p>
3. VISIBILITÉ		
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	<p>Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale.</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	<p>a) Vitre ou panneau transparent fissuré ou décoloré.</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>
		<p>b) Vitre ou panneau transparent, films réfléchissants ou teintés non conforme aux exigences¹.</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>
		<p>c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p> <p>Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.</p>
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	<p>a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences¹.</p> <p>Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.</p>
		<p>b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.</p>

		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation défectueux.
3.5. Lave-glace du 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.
		Lave-glace inopérant.
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestation défectueux.
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
4.1. Phares		
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante : 1) lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas, 2) lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.
		b) Système de projection légèrement défectueux. Système de projection fortement défectueux ou manquant.
		c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ¹ .
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
		c) Le système signale une défaillance via l'interface

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

4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Source lumineuse défectueuse multiple: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas.</p> <p>Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p> <p>b) Glace légèrement défectueuse n'ayant pas d'influence sur la lumière émise.</p> <p>Glace fortement défectueuse ayant une influence sur la lumière émise.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Fonctionnement retardé.</p> <p>Totalement inopérante.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p> <p>c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p> <p>d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.</p>
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences¹.</p> <p>Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</p>
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Source lumineuse défectueuse multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas.</p> <p>Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>b) Glace légèrement défectueuse n'ayant pas d'influence sur la lumière émise.</p>

		<p>Glace fortement défectueuse ayant une influence sur la lumière émise.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Totalement inopérante.</p>
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ de plus de 25 % de différence.
4.5. Feux de brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Source lumineuse défectueuse multiple : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas.</p> <p>Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>b) Glace légèrement défectueuse n'ayant pas d'influence sur la lumière émise.</p> <p>Glace fortement défectueuse ayant une influence sur la lumière émise.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute ou d'éblouissement.</p>
4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	<p>Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupe trop basse.</p> <p>Ligne de coupe au-dessus de celle des feux de croisement.</p>
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Totalement inopérante.</p>
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences¹.</p> <p>b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux</p>

		exigences ¹ .
4.6. Feu de marche arrière		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse : 1) source lumineuse multiple. 2) source lumineuse unique. c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité réfléchissant et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché. b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.

		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences ¹ .
4.10. Liaisons 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. Douille mal attachée.
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions nécessaires au freinage et à la direction débranchées.
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage nécessaire au freinage et à la direction extrêmement détérioré.
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ .

		<p>Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	<p>a) Mauvaise fixation.</p> <p>Mauvaise fixation; risque de court-circuit.</p> <p>b) Manque d'étanchéité.</p> <p>Perte de substances dangereuses.</p> <p>c) Coupe-circuit défectueux.</p> <p>d) Fusibles défectueux.</p> <p>e) Ventilation inadéquate.</p>
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION		
5.1. Essieux		
5.1.1. Essieux	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.</p>	<p>a) Essieu fêlé ou déformé.</p> <p>b) Mauvaise fixation au véhicule.</p> <p>Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.</p> <p>c) Modification présentant un risque³.</p> <p>Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.</p>
5.1.2. Porte-fusées	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.</p> <p>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.</p>	<p>a) Fusée d'essieu fracturée.</p> <p>b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>d) Jeu de la fusée dans l'essieu.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p>

5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. 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.	<p>a) Jeu excessif dans un roulement de roue.</p> <p>Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.</p> <p>b) Roulement de roue trop serré, bloqué.</p> <p>Risque de surchauffe; risque de destruction.</p>
5.2. Roues et pneus		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	<p>a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.</p> <p>Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.</p> <p>b) Moyeu usé ou endommagé.</p> <p>Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.</p>
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.	<p>a) Fêlure ou défaut de soudure.</p> <p>b) Mauvais placement des frettes de jante.</p> <p>Détachement probable.</p> <p>c) Roue gravement déformée ou usée.</p> <p>La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.</p> <p>d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences¹ et nuisant à la sécurité routière.</p>
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<p>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 exigences¹ et nuisent à la sécurité routière.</p> <p>Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.</p> <p>b) Pneumatiques de taille</p>

		<p>différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</p> <p>c) Pneumatiques de structure différente radiale ou diagonale montés sur un même essieu.</p> <p>d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.</p> <p>Corde visible ou endommagée.</p> <p>e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.</p> <p>La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences¹.</p> <p>f) Frottement du pneu contre d'autres éléments : 1) dispositifs antiprojections souples, 2) sécurité de conduite non compromise.</p> <p>g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences¹.</p> <p>Couche de protection de la corde affectée.</p> <p>h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.</p> <p>Manifestement inopérant.</p>
5.3. Suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.</p>	<p>a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.</p> <p>Jeu visible. Fixations très mal attachées.</p> <p>b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.</p> <p>Principal ressort à lames ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>c) Ressort manquant.</p> <p>Principal ressort à lames ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>d) Modification présentant un risque³.</p>

		Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé. b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche. b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé. c) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté. c) Fuite audible dans le système.

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS		
6.1. Châssis ou cadre et accessoires		
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.
6.1.3. Réservoir, conduites de carburant et système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, 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.
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant.
		e) Risque d'incendie lié: 1) à une fuite de carburant, 2) à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, 3) à l'état du compartiment moteur.
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à

		hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .
6.1.5. Support de la roue de secours	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable. b) Support fêlé ou mal fixé. c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	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. Élément endommagé, défectueux ou fissuré si utilisé. b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée. c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute. d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité. e) Témoin d'accouplement inopérant. f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible. g) Modification présentant un risque ³ . h) Accouplement trop faible.
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de

		constituer une menace grave pour la sécurité routière.
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.
		h) Modification illégale de la transmission.
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.
6.1.9. Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement. b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable. b) Montant mal fixé. Stabilité compromise. c) Entrée de fumées du moteur ou

		<p>d'échappement.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p>
		<p>d) Modification présentant un risque³.</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.</p>
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Châssis ou cabine mal fixé.</p> <p>Stabilité compromise.</p>
		<p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p>
		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>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.</p>
		<p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p> <p>Stabilité altérée.</p>
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	<p>a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</p>
		<p>b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée.</p>
		<p>c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.</p> <p>Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.</p>
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>Plancher mal fixé ou gravement détérioré.</p> <p>Stabilité insuffisante.</p>
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	<p>a) Structure du siège défectueuse.</p> <p>Siège mal fixé.</p>
		<p>b) Mauvais fonctionnement du</p>

		<p>mécanisme de réglage.</p> <p>Siège mobile ou dossier impossible à fixer.</p>
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	<p>a) Sièges défectueux ou mal fixés.</p> <p>b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences¹.</p> <p>Dépassement du nombre de sièges autorisé; disposition non conforme à la réception.</p>
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.</p> <p>Sécurité compromise.</p>
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	<p>a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.</p> <p>Stabilité insuffisante.</p> <p>b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.</p>
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	<p>a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.</p> <p>b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences¹.</p> <p>Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.</p> <p>c) Équipement hydraulique non étanche.</p> <p>Perte excessive de substances dangereuses.</p>
6.2.10. Garde-boue, dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	<p>a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.</p> <p>Risque de blessures; risque de chute.</p> <p>b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue.</p> <p>c) Non conformes aux exigences¹.</p> <p>Bandes de roulement insuffisamment couvertes.</p>
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	<p>a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.</p> <p>b) Non conforme aux exigences¹.</p>

		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. b) Non conformes aux exigences ¹ .
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. Stabilité réduite. b) Ancre desserré.
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. b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension. c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ . d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
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. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
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. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
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. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. c) Coussin gonflable manifestement inopérant.
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.

		b)Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
7.2. Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant. b)Non conforme aux exigences ¹ .
7.3.Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)Le dispositif antivol ne fonctionne pas. b)Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4.Triangle de signalisation (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet. b)Non conformes aux exigences ¹ .
7.5. Trousse de secours (X) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .
7.6. Cales de roue (coins) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)Ne fonctionne pas correctement. Totalement inopérant. b) Commande mal fixée. c)Non conformes aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.
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 ¹ . Manquant si requis. b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant. c)Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.
7.9. Tachygraphe	Contrôle visuel.	a)Non conforme aux exigences ¹ . b) Dispositif inopérant. c)Scellés défectueux ou manquants. d)Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée. e)Altération ou manipulation évidente. f)La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.

7.10. Limiteur de vitesse	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ¹ . b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte. d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque manquante ou illisible. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.11. Compteur kilométrique (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule. b) Manifestement inopérant.
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) - si monté	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. b) Câblage endommagé. c) Autres composants manquants ou endommagés. d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système. f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
8. NUISANCES		
8.1. Bruit		
8.1.1. Système de suppression du bruit	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 ¹ . 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. Très grand risque de chute.
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, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.

<p>8.2.1.2. Émissions gazeuses</p>	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁵⁾ :</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte 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 exigences applicables.</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁵⁾ :</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</p> <p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 4,5 %, ou — 3,5 % <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹;</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti: 0,3 % ⁽⁵⁾ — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.</p> <p>c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non</p>
------------------------------------	---	--

		conforme aux spécifications du constructeur.
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.
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 réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V₂⁽⁶⁾:</p> <p>mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué OBD. Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁽⁷⁾ :</p> <p>mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>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.</p> <p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à</p>	<p>a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹,</p> <p>l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>

	<p>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 au moins 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 moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant 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>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences¹ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹ — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou — pour les véhicules indiqués dans les exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹: <p>1,5 m⁻¹ (⁸)</p> <p>ou 0,7 m⁻¹ (⁹)</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 10 secondes 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</p>	

	<p>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 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 M2, M3, N2 ou N3.</p> <p>4. 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 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. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter 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.</p>	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques		
Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.
8.4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1. Pertes de liquides		<p>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.</p> <p>Formation continue de</p>

		gouttelettes constituant un risque très grave.
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 ET M3		
9.1. Portes		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.
		b) Mauvais état. Risque de blessures.
		c) Commande d'urgence défectueuse.
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.
		e) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur de porte insuffisante.
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement au besoin.	a) Fonctionnement défectueux.
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.
		c) Marteau brise-vitre manquant.
		d) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur insuffisante ou accès bloqué.
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.
		c) Dégivrage défectueux.
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.
9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers et les sièges pour le personnel d'accompagnement	Contrôle visuel.	Les strapontins s'ils sont autorisés ne fonctionnent pas

		automatiquement. Issue de secours obstruée.
9.4.2. Siège du conducteur - exigences complémentaires	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ¹ . Risque de blessures.
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ¹ . Totalement inopérants.
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables. c) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur ou espace insuffisant.
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement au besoin.	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement. c) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérant.
9.9. Inscriptions (X) ²	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. b) Non conformes aux exigences ¹ . Informations erronées.
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²		
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.
9.10.2. Équipements de	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et

signalisation et équipements spéciaux		équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ²		
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; risque de blessures.
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).
		e) Non conformes aux exigences ¹ .
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; risque de blessures.
		c) Commande défectueuse. Sécurité compromise.
		d) Non conformes aux exigences ¹ .
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ²		
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ¹ .
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ¹ .
		Risque de blessures.
9.12.3. Autres dispositifs par exemple les systèmes audiovisuels	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ¹ .
		Sécurité de la conduite affectée.

⁽¹⁾ 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

⁽²⁾ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N1, N2 et N3 immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

⁽⁸⁾ Réceptionnés 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 telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

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

NOTES:

¹ 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 d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

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

³ 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. »

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mai 2018 modifiant 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.

Namur, le 17 mai 2018.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings,

C. DI ANTONIO

Annexe 2

« Annexe 41 à 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 présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler; elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points et méthodes suivants sauf :

- si la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe ;
- 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 première immatriculation ou de première mise en circulation du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle alternatives recommandées par l'autorité wallonne compétente.

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 le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié sans utiliser d'équipement.

A. Points de contrôle

Élément	Méthode	Causes de la défaillance
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE		
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	Contrôle visuel.	a) Plaque manquante ou, si mal fixée, elle risque de tomber.
		b) Inscription manquante ou illisible.
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Pivot de la 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 de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.
		b) Usure fortement avancée ou jeu.
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.
		b) Dégagement du frein rendu

freinage	Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	difficile. Fonctionnalité réduite.
1.1.3.Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multi-circuits et de la soupape de surpression.	<p>c)Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.</p> <p>a)Pression insuffisante pour assurer un freinage répété</p> <p>1)au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger».</p> <p>2)au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger».</p> <p>b)Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences¹.</p> <p>c)La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.</p> <p>d)Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.</p> <p>e)Domage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.</p> <p>Performances du frein de secours insuffisantes.</p>
1.1.4.Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.
1.1.5.Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a)Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.</p> <p>b)Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.</p> <p>c)Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.</p> <p>d) Mauvais fonctionnement.</p>
1.1.6.Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Verrouillage insuffisant.</p> <p>b)Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à</p>

de verrouillage, frein de stationnement électronique		<p>cliquet.</p> <p>Usure excessive.</p> <p>c) Course trop longue résultant d'un réglage incorrect.</p> <p>d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.</p> <p>e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.</p>
1.1.7. Valves de freinage : robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.</p> <p>c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.</p> <p>d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p>
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque électriques et pneumatiques	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	<p>a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>c) Étanchéité insuffisante.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>d) Ne fonctionnent pas correctement.</p> <p>Fonctionnement du frein affecté.</p>
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	<p>a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.</p> <p>Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.</p> <p>b) Fonctionnement du purgeur affecté.</p> <p>Purgeur inopérant.</p> <p>c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.</p>
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.</p> <p>Ne fonctionne pas.</p> <p>b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.</p> <p>Maître-cylindre défectueux ou non</p>

		<p>étanche.</p> <p>c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.</p> <p>Fixation insuffisante du maître-cylindre.</p> <p>d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.</p> <p>Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.</p> <p>Pas de liquide de frein visible.</p> <p>e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.</p> <p>f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.</p> <p>g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.</p>
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords des freins pneumatiques.</p> <p>Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords des freins hydrauliques.</p> <p>c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.</p> <p>Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</p> <p>d) Conduites mal placées.</p> <p>Risques d'endommagement.</p>
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.</p> <p>Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.</p> <p>c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords des freins pneumatiques.</p> <p>Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords des freins hydrauliques.</p>

		<p>d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.</p> <p>Câble altéré.</p>
		e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	<p>a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette : marque minimale atteinte.</p> <p>Usure excessive de la garniture ou de la plaquette : marque minimale non visible.</p>
		<p>b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	<p>a) Disque ou tambour usé.</p> <p>Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</p>
		<p>b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>
		c) Absence de tambour ou de disque.
		d) Plateau mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Câbles endommagés ou flambage.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>
		<p>b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.
		d) Fixation des câbles défectueuse.
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.
1.1.16. Cylindres de freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Cylindre fissuré ou endommagé.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>
		<p>b) Étanchéité insuffisante du cylindre.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal

		<p>monté.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p> <p>d) Corrosion excessive du cylindre.</p> <p>Risque de fissure.</p> <p>e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane.</p> <p>Performances de freinage réduites dont la réserve est insuffisante pour le mouvement.</p> <p>f) Capuchon antipoussière endommagé.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.</p>
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Liaison défectueuse.</p> <p>b) Mauvais réglage de la liaison.</p> <p>c) Valve grippée ou inopérante toutefois, l'ABS fonctionne.</p> <p>Valve grippée ou inopérante.</p> <p>d) Valve manquante.</p> <p>e) Plaque signalétique manquante.</p> <p>f) Données illisibles ou non conformes aux exigences¹.</p>
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	<p>a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.</p> <p>b) Levier défectueux.</p> <p>c) Mauvais montage ou remontage.</p>
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance pour les véhicules équipés de ce dispositif	Contrôle visuel.	<p>a) Mauvais montage ou défaut de connexion.</p> <p>Fonctionnalité réduite.</p> <p>b) Système manifestement défectueux ou manquant.</p>
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<p>a) D'autres dispositifs tels que la pompe à antigel et le dessiccateur d'air sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p> <p>b) Fuite d'air ou d'antigel.</p> <p>Fonctionnalité du système réduite.</p> <p>c) Défaut de tout élément de nature à</p>

		compromettre la sécurité ou élément mal monté.
		d) Modification dangereuse d'un élément ³ .
		Performances de freinage réduites.
1.1.22. Prises d'essai	Contrôle visuel.	a) Manquantes.
		b) Endommagées.
		Inutilisables ou non étanches.
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.
1.2. Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.
		c) Freinage non modérable.
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes: 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1 ^{er} janvier 2012: catégorie M1: 58 % catégories M2 et M3: 50 % catégorie N1: 50 % catégories N2 et N3: 50 % catégories O2, O3 et O4: pour les semi-remorques: 45 % pour les semi-remorques plateaux: 50 %

	Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1 ^{er} janvier 2012: catégories M1, M2 et M3: 50 % ⁽¹⁾ catégorie N1: 45 % catégories N2 et N3: 43 % ⁽²⁾ catégories O2, O3 et O4: 40 % ⁽³⁾
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues. 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. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur. c) Freinage non modérable.
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁴⁾ de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	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. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.
1.4.2. Efficacité	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 ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	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. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.
1.5. Performance 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 b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	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. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. d) Câblage endommagé. e) Autres composants manquants ou endommagés. f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
1.7. 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. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.
2. DIRECTION		
2.1. État mécanique		
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure. b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée. c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée. d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée. e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au

	sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	<p>châssis/à la carrosserie visible.</p> <p>b)Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.</p> <p>Fixations gravement affectées.</p> <p>c)Boulons de fixation manquants ou fêlés.</p> <p>Fixations gravement affectées.</p> <p>d)Boîtier de direction fêlé.</p> <p>Stabilité ou fixation du boîtier affectée.</p>
2.1.3.État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<p>a)Jeu entre des organes qui devraient être fixes.</p> <p>Jeu excessif ou risque de dissociation.</p> <p>b)Usure excessive des articulations.</p> <p>Risque très grave de détachement.</p> <p>c)Fêlure ou déformation d'un élément.</p> <p>Fonctionnement affecté.</p> <p>d)Absence de dispositifs de verrouillage.</p> <p>e) Désalignement d'éléments</p> <p>f)Modification présentant un risque³.</p> <p>Fonctionnement affecté.</p> <p>g)Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.</p>
2.1.4.Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<p>a)Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.</p> <p>b)Butées inopérantes ou manquantes.</p>
2.1.5. Direction 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.	<p>a)Fuite de liquide ou fonctions affectées.</p> <p>b)Niveau insuffisant du liquide : sous la marque MIN.</p> <p>Réservoir insuffisant.</p> <p>c) Mécanisme inopérant.</p>

		Direction touchée. d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée. e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée. f) Modification présentant un risque ³ . Direction touchée. g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement. b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement. c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. 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. b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne. c) Raccord souple détérioré. d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement. e) Modification présentant un risque ³ .
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction Sécurité de la direction compromise.
2.4. Parallélisme (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur

		automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.
2.6. Direction 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.
		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.
		c) L'assistance ne fonctionne pas.
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
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. À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent fissuré ou décoloré. À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.
		b) Vitre ou panneau transparent, films réfléchissants ou teintés non conforme aux exigences ¹ . À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ . Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.

		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.
3.5. Lave-glace du 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.
		Lave-glace inopérant.
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
4.1. Phares		
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante : 1) lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas, 2) lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.
		b) Système de projection légèrement défectueux. Système de projection fortement défectueux ou manquant.
		c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ¹ .
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
4.1.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non

		conforme aux exigences ¹ .
		b)Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.
		c)Source lumineuse et lampe non compatibles.
4.1.5.Dispositifs de réglage de la portée	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant. b)Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur. c)Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
4.1.6. Lave-phares	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés. b)Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.2.3.Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite. b)Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.
4.3. Feux stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)Source lumineuse défectueuse multiple: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas. Source lumineuse unique: si LED,

		<p>moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p> <p>b) Glace légèrement défectueuse n'ayant pas d'influence sur la lumière émise.</p> <p>Glace fortement défectueuse ayant une influence sur la lumière émise.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Fonctionnement retardé.</p> <p>Totalement inopérante.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p> <p>c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p> <p>d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.</p>
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences¹.</p> <p>Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</p>
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Source lumineuse défectueuse multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas.</p> <p>Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>b) Glace légèrement défectueuse n'ayant pas d'influence sur la lumière émise.</p> <p>Glace fortement défectueuse ayant une influence sur la lumière émise.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Totalement inopérante.</p>
4.4.3. Conformité avec les	Contrôle visuel et vérification du	Feu, couleur émise, position, intensité

exigences ¹	fonctionnement.	ou marquage non conforme aux exigences ¹ .
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ de plus de 25 % de différence.
4.5. Feux de brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse multiple : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas. Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.
		b) Glace légèrement défectueuse n'ayant pas d'influence sur la lumière émise. Glace fortement défectueuse ayant une influence sur la lumière émise.
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.
4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure trop basse. Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalemment inopérante.
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .
4.6. Feu de marche arrière		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.
		b) Glace défectueuse.
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.

4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.
		b) Source lumineuse défectueuse : 1) source lumineuse multiple. 2) source lumineuse unique.
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité réfléchissant et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences ¹ .
4.10. Liaisons 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. Douille mal attachée.
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des

		<p>pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions nécessaires au freinage et à la direction débranchées.</p> <p>b) Câblage légèrement détérioré.</p> <p>Câblage fortement détérioré.</p> <p>Câblage nécessaire au freinage et à la direction extrêmement détérioré.</p> <p>c) Isolation endommagée ou détériorée.</p> <p>Risque de court-circuit.</p> <p>Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.</p>
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences¹.</p> <p>Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.</p> <p>b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences¹.</p> <p>Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	<p>a) Mauvaise fixation.</p> <p>Mauvaise fixation; risque de court-circuit.</p> <p>b) Manque d'étanchéité.</p> <p>Perte de substances dangereuses.</p> <p>c) Coupe-circuit défectueux.</p> <p>d) Fusibles défectueux.</p> <p>e) Ventilation inadéquate.</p>
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION		
5.1. Essieux		
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	<p>a) Essieu fêlé ou déformé.</p> <p>b) Mauvaise fixation au véhicule.</p> <p>Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.</p> <p>c) Modification présentant un risque³.</p>

		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. 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.	<p>a) Fusée d'essieu fracturée.</p> <p>b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>d) Jeu de la fusée dans l'essieu.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p>
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. 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.	<p>a) Jeu excessif dans un roulement de roue.</p> <p>Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.</p> <p>b) Roulement de roue trop serré, bloqué.</p> <p>Risque de surchauffe; risque de destruction.</p>
5.2. Roues et pneus		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	<p>a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.</p> <p>Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.</p> <p>b) Moyeu usé ou endommagé.</p> <p>Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.</p>
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.	<p>a) Fêlure ou défaut de soudure.</p> <p>b) Mauvais placement des frettes de jante.</p> <p>Détachement probable.</p> <p>c) Roue gravement déformée ou usée.</p> <p>La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.</p> <p>d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences¹ et nuisant</p>

		à la sécurité routière.
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<p>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 exigences¹ et nuisent à la sécurité routière.</p> <p>Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.</p> <p>b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</p> <p>c) Pneumatiques de structure différente radiale ou diagonale montés sur un même essieu.</p> <p>d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.</p> <p>Corde visible ou endommagée.</p> <p>e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.</p> <p>La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences¹.</p> <p>f) Frottement du pneu contre d'autres éléments :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dispositifs antiprojections souples, 2) sécurité de conduite non compromise. <p>g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences¹.</p> <p>Couche de protection de la corde affectée.</p> <p>h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.</p> <p>Manifestement inopérant.</p>
5.3. Suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5	<p>a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.</p> <p>Jeu visible. Fixations très mal attachées.</p> <p>b) Un élément de ressort est</p>

	tonnes.	<p>endommagé ou fendu.</p> <p>Principal ressort à lames ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>c) Ressort manquant.</p> <p>Principal ressort à lames ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>d) Modification présentant un risque³.</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.</p>
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	<p>a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.</p> <p>Amortisseur mal fixé.</p> <p>b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.</p>
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	<p>a) Écart significatif entre la droite et la gauche.</p> <p>b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.</p>
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	<p>a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.</p> <p>Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.</p> <p>c) Modification présentant un risque³.</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.</p>
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	<p>a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.</p> <p>Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>b) Capuchon antipoussière gravement détérioré.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.</p>
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	<p>a) Système inutilisable.</p> <p>b) Un élément est endommagé,</p>

		<p>modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.</p> <p>Fonctionnement du système gravement affecté.</p>
		c) Fuite audible dans le système.
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS		
6.1. Châssis ou cadre et accessoires		
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.</p> <p>Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.</p>
		<p>b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.</p> <p>Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.</p>
		<p>c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.</p> <p>Résistance insuffisante des pièces.</p>
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.</p>
		<p>b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p>
6.1.3. Réservoir, conduites de carburant et système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	<p>a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.</p>
		<p>b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.</p> <p>Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.</p>
		<p>c) Conduites abrasées.</p> <p>Conduites endommagées.</p>
		<p>d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant.</p>
		<p>e) Risque d'incendie lié:</p> <p>1) à une fuite de carburant, 2) à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, 3) à l'état du compartiment moteur.</p>
		<p>f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux</p>

		exigences, partie du système défectueuse ¹ .
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	<p>a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.</p> <p>Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.</p> <p>b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences¹.</p>
6.1.5. Support de la roue de secours	Contrôle visuel.	<p>a) Support dans un état inacceptable.</p> <p>b) Support fêlé ou mal fixé.</p> <p>c) Roue de secours mal attachée au support.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	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.	<p>a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré si non utilisé.</p> <p>Élément endommagé, défectueux ou fissuré si utilisé.</p> <p>b) Usure excessive d'un élément.</p> <p>Limite d'usure dépassée.</p> <p>c) Mauvaise fixation.</p> <p>Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.</p> <p>d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.</p> <p>e) Témoin d'accouplement inopérant.</p> <p>f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.</p> <p>Plaque d'immatriculation illisible.</p> <p>g) Modification présentant un risque³.</p> <p>h) Accouplement trop faible.</p>
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	<p>a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.</p> <p>Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.</p> <p>b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.</p> <p>Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>

		<p>c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.</p> <p>Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>
		<p>d) Raccords flexibles détériorés.</p> <p>Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>
		<p>e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.</p>
		<p>f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.</p> <p>Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>
		<p>g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.</p>
		<p>h) Modification illégale de la transmission.</p>
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.</p> <p>Fixations desserrées ou fêlées.</p>
6.1.9. Performance du moteur (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	<p>a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.</p> <p>b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.</p>
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel.	<p>a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.</p> <p>Chute probable.</p> <p>b) Montant mal fixé.</p> <p>Stabilité compromise.</p> <p>c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p> <p>d) Modification présentant un risque³.</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.</p>
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont	<p>a) Châssis ou cabine mal fixé.</p>

	élévateur.	<p>Stabilité compromise.</p> <p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p> <p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>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.</p> <p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p> <p>Stabilité altérée.</p>
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	<p>a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</p> <p>b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée.</p> <p>c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.</p> <p>Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.</p>
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>Plancher mal fixé ou gravement détérioré.</p> <p>Stabilité insuffisante.</p>
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	<p>a) Structure du siège défectueuse.</p> <p>Siège mal fixé.</p> <p>b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.</p> <p>Siège mobile ou dossier impossible à fixer.</p>
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	<p>a) Sièges défectueux ou mal fixés.</p> <p>b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences¹.</p> <p>Dépassement du nombre de sièges autorisé; disposition non conforme à la réception.</p>
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.</p> <p>Sécurité compromise.</p>

6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	<p>a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.</p> <p>Stabilité insuffisante.</p> <p>b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.</p>
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	<p>a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.</p> <p>b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences¹.</p> <p>Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.</p> <p>c) Équipement hydraulique non étanche.</p> <p>Perte excessive de substances dangereuses.</p>
6.2.10. Garde-boue, dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	<p>a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.</p> <p>Risque de blessures; risque de chute.</p> <p>b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue.</p> <p>c) Non conformes aux exigences¹.</p> <p>Bandes de roulement insuffisamment couvertes.</p>
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	<p>a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.</p> <p>b) Non conforme aux exigences¹.</p> <p>c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.</p>
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	<p>a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.</p> <p>b) Non conformes aux exigences¹.</p>
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.	<p>a) Point d'ancrage gravement détérioré.</p> <p>Stabilité réduite.</p> <p>b) Ancrage desserré.</p>
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.</p> <p>b) Ceinture de sécurité endommagée.</p> <p>Coupure ou signes de distension.</p> <p>c) Ceinture de sécurité non conforme</p>

		aux exigences ¹ .
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
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.
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
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.
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
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.
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.
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.
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
7.2. Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant.
		b) Non conforme aux exigences ¹ .
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4. Triangle de signalisation (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.
		b) Non conformes aux exigences ¹ .
7.5. Trousse de secours (X) ²	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .
7.6. Cales de roue (coins) (X) ²	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalelement inopérant.
		b) Commande mal fixée.

		c) Non conformes aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.
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 ¹ . Manquant si requis.
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.
7.9. Tachygraphe	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences ¹ .
		b) Dispositif inopérant.
		c) Scellés défectueux ou manquants.
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.
		e) Altération ou manipulation évidente.
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.10. Limiteur de vitesse	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ¹ .
		b) Dispositif manifestement inopérant.
		c) Vitesse de consigne incorrecte.
		d) Scellés défectueux ou manquants.
		e) Plaque manquante ou illisible.
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.11. Compteur kilométrique (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.
		b) Manifestement inopérant.
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) - si monté	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.
		b) Câblage endommagé.
		c) Autres composants manquants ou endommagés.
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.
8. NUISANCES		
8.1. Bruit		
8.1.1. Système de suppression	Évaluation subjective à moins que	a) Niveaux de bruit dépassant les

du bruit	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.	limites admissibles prévues dans les exigences ¹ . 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. Très grand risque de chute.
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, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.1.2. Émissions gazeuses	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁵⁾ :</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte 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 exigences applicables.</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁵⁾ :</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</p> <p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <p>— 4,5 %, ou</p> <p>— 3,5 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹;</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <p>— moteur tournant au ralenti:</p>

		<p>0,5 % —moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>—moteur tournant au ralenti: 0,3 % ⁽⁵⁾ —moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.</p>
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.
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 réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁶⁾:</p> <p>mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué OBD. Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁷⁾ :</p> <p>mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹.</p>	<p>a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹,</p> <p>l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>

	<p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>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.</p> <p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la 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 au moins 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 moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant 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>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences¹ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹ — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou — pour les véhicules indiqués dans les exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹: <p>1,5 m⁻¹ (⁸)</p> <p>ou 0,7 m⁻¹ (⁹)</p>
	Procédure d'essai:	

	<ol style="list-style-type: none">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 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.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.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 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 M2, M3, N2 ou N3.4. 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 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.5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter 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.	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques		
Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.
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. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.

B. Points de diagnostic

1. Etat général du véhicule
 - 1.1. Corrosion qui n'influence pas la sécurité
 - 1.2. Traces d'accident/réparation/effraction
 - 1.3. Etat de l'intérieur
 - 1.4. Infiltration d'eau
2. On Board Diagnostics (si possible)
 - 2.1. EOBD
 - 2.2. Eléments de sécurité actifs
 - 2.3. Eléments de sécurité passifs
3. Pièces mécaniques
 - 3.1. Alternateur
 - 3.2. Courroies d'entraînement
 - 3.3. Carburateur/injection/injection diesel
 - 3.4. Embrayage
 - 3.5. Moteur
 - 3.6. Démarreur
 - 3.7. Transmission
 - 3.8. Boîtes de vitesses
4. Pièces de garnissage
 - 4.1. Pare-chocs
 - 4.2. Couvercles
 - 4.3. Portières
 - 4.4. Capot
 - 4.5. Ailes
 - 4.6. Ailerons
5. Feux
 - 5.1. Lave-phares et essuie-phares
 - 5.2. Phares antibrouillard devant
6. Equipements
 - 6.1. Climatisation
 - 6.2. Commande de vitres
 - 6.3. Commandes intérieures
 - 6.4. Extincteur
 - 6.5. Douille pour boulons de sécurité
 - 6.6. Verrouillage central
 - 6.7. Triangle de danger

- 6.8. Tableau de bord
- 6.9. Cric
- 6.10. Toit ouvrant
- 6.11. Roue de secours
- 6.12. Ventilation
- 6.13. Boîte de secours

⁽¹⁾ 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

⁽²⁾ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N1, N2 et N3 immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

⁽⁸⁾ Réceptionnés 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 telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

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

NOTES:

¹ 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 d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

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

³ 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. »

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mai 2018 modifiant 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.

Namur, le 17 mai 2018.

Pour le Gouvernement:

Le Ministre-Président,
W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire,
des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings,
C. DI ANTONIO

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2018/202912]

17. MAI 2018 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Abänderung 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

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, ersetzt durch das Gesetz vom 18. Juli 1990, und Artikel 2, ersetzt durch das Gesetz vom 18. Juli 1990;

Aufgrund 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;

Aufgrund des in Anwendung von Artikel 3 Nr. 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 26. Oktober 2017;

Aufgrund der am 29. Januar 2018 abgegebenen Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung-Industrie;

Aufgrund des am 27. November 2017 in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens Nr. 62.398/4 des Staatsrats;

Auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten;

Nach Beratung,

Beschließt:

Artikel 1 - Durch vorliegenden Erlass:

1° wird die Richtlinie 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr teilweise umgesetzt;

2° wird die 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 teilweise umgesetzt.

Art. 2 - Artikel 1 § 2 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, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013, wird wie folgt abgeändert:

a) es werden die Nummern *4bis*, *4ter* und *4quater* mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"4bis. "Wallonischer Minister": der Wallonische Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört;";

4ter. "zuständige Wallonische Behörde": der Wallonische Minister oder dessen Beauftragter;";

b) unter Nr. 5 werden die Wörter "der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen - Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Dienst Fahrzeuge, dessen Büros im City Atrium, rue du Progrès 56 in 1210 Brüssel liegen" durch die Wörter "der Öffentliche Dienst der Wallonie - operative Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe" ersetzt;

c) unter Nr. 6 werden die Wörter "der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen - Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Direktion Zertifizierung und Inspektion, dessen Büros im City Atrium, rue du Progrès 56 in 1210 Brüssel liegen" durch die Wörter "der Öffentliche Dienst der Wallonie - operative Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe" ersetzt;

d) unter Nr. 7 werden die Wörter "zuständigen Behörde" durch die Wörter "zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

e) er wird um die Nrn. 124, 125, 126, 127, 128, 129 und 130 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

124. "alternativer Kraftstoff": ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt Folgendes:

a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,

b) Wasserstoff,

c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas ù CNG) und flüssig (Flüssigerdgas ù LNG),

d) Flüssiggas (LPG);

e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;

125. "Fahrzeug mit alternativem Antrieb": ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird, und genehmigt wurde;

126. "Mängel": technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei einer technischen Kontrolle festgestellt werden;

127. "geringe Mängel": Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;

128. "erhebliche Mängel": Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;

129. "gefährliche Mängel": Mängel, die eine unmittelbare und sofortige Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, und das Verbot der Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr durch einen Mitgliedstaat oder seine zuständigen Behörden rechtfertigen.

130. "Fahrzeug von historischem Interesse": ein Fahrzeug, das alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:
- es wurde von mindestens dreißig Jahren hergestellt oder erstmals in Betrieb genommen,
 - sein spezifischer Fahrzeugtyp nach der in vorliegendem Artikel festgelegten Definition wird nicht mehr hergestellt,
 - es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert.

Die zuständige Wallonische Behörde definiert die Begriffe "wesentliche Veränderung" und "Hauptbauteile".

Art. 3 - In Artikel 2 § 2 Nr. 7 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 17. Juni 2013 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 28. März 2014, wird Absatz 1 durch Folgendes ersetzt:

"Die seit mehr als fünfundzwanzig Jahren in Betrieb genommenen und unter einem der Kennzeichen erwähnt in Artikel 4 § 2 des Ministeriellen Erlasses vom 23. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen, zugelassenen Fahrzeuge unterliegen nur den Bestimmungen von Artikel 10 § 4 Nr. 1 Absatz 1, Artikel 23 § 1 § 2 A und D, § 3, § 4, § 5, § 6 und § 7, Artikel 23bis § 1, § 2, § 4, § 5, Artikel 23ter, Artikel 23quater, Artikel 23quinquies, Artikel 23sexies § 1 Nrn. 1, 2, 4 und 6, § 2, § 3 und § 4 Nr. 1, Artikel 23septies, Artikel 23octies, Artikel 23novies § 1 und 3, Artikel 23decies, Artikel 23undecies, Artikel 24, Artikel 25, Artikel 26, Artikel 42, Artikel 45 § 1 Nrn. 1 und 3, Artikel 47 § 1 Nr. 1 Absatz 1, Artikel 54 § 1 Nr. 1 und 3, Artikel 70 § 2 und Artikel 80."

Art. 4 - In Artikel 3bis § 10 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, wird das Wort "Uns" durch "dem Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 5 - Artikel 4bis desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, wird wie folgt abgeändert:

1° unter Nr. 1 Absatz 1 werden die Wörter "von dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister" durch die Wörter "von der Wallonischen Regierung" ersetzt;

2° unter Nr. 2 Absatz 1 werden die Wörter "der für den Straßenverkehr zuständige Minister" durch die Wörter "die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

3° unter Nr. 2 Absatz 2 werden die Wörter "von dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister" durch die Wörter "von der Wallonischen Regierung" ersetzt.

Art. 6 - In Artikel 4ter desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, werden die Wörter "der zuständigen Behörde" durch die Wörter "der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 7 - Artikel 5 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraph 1 Absatz 1 wird das Wort "Genehmigungsbehörde" durch das Wort "Wallonische Behörde" ersetzt;

2° in Paragraph 3 Nr. 3 Absatz 2 wird das Wort wird das Wort "Genehmigungsbehörde" durch das Wort "Wallonische Behörde" ersetzt;

3° in Paragraph 3 Nr. 4 werden die Wörter "zuständigen Behörde" durch die Wörter "zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 8 - In Artikel 8 § 5 Absatz 6 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, werden die Wörter "von dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister" durch "von dem Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 9 - Artikel 10 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 6. September 2013, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraph 1 Absatz 3 wird das Wort "Genehmigungsbehörde" durch das Wort "Wallonische Behörde" ersetzt;

2° in Paragraph 8 Nr. 8 Absatz 2 werden die Wörter "dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister" durch die Wörter "dem Wallonischen Minister" ersetzt;

3° in Paragraph 2 Nr. 8 Absatz 3 wird das Wort wird das Wort "Genehmigungsbehörde" durch das Wort "Wallonische Behörde" ersetzt;

4° in Paragraph 2 Nr. 10 Buchstabe b werden die Wörter "dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister" durch die Wörter "dem Wallonischen Minister" ersetzt;

5° in Paragraph 4 Nr. 1 Absatz 7 wird das Wort wird das Wort "Genehmigungsbehörde" durch das Wort "Wallonische Behörde" ersetzt;

6° in Paragraph 4 Nr. 2 werden die Wörter "der für den Straßenverkehr zuständige Minister" durch die Wörter "der Wallonische Minister" ersetzt;

7° in Paragraph 4 Nr. 3 Absatz 2 werden die Wörter "den Föderalen Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen - Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Dienst Fahrzeuge, dessen Büros im City Atrium, rue du Progrès 56 in 1210 Brüssel liegen," durch die Wörter "die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 10 - Artikel 14 § 1 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, wird wie folgt abgeändert:

1° unter Nr. 10 werden die Wörter "zuständige Behörde" durch die Wörter "zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

2° unter Nr. 11 werden die Wörter "von der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur" durch die Wörter "von der zuständigen Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 11 - Artikel 16ter desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraph 1 Nr. 1 werden die Wörter "der für den Straßenverkehr zuständige Minister" durch die Wörter "der Wallonische Minister" ersetzt;

2° in Paragraph 1 Nr. 5 Ziffer 5 werden die Wörter "der Verwaltung" durch die Wörter "der zuständigen Genehmigungsbehörde" ersetzt;

3° in Paragraf 1 Nr. 5 Nr. 6 werden die Wörter "den Bediensteten der Verwaltung" durch die Wörter "den Bediensteten der zuständigen Genehmigungsbehörde" ersetzt;

4° in Paragraf 3 Nr. 4 werden die Wörter "der für den Straßenverkehr zuständige Minister" durch die Wörter "der Wallonische Minister" ersetzt;

5° in Paragraf 7 Nr. 1 werden die Wörter "der für den Straßenverkehr zuständige Minister" durch die Wörter "der Wallonische Minister" ersetzt.

Art. 12 - In Artikel 18 § 3 desselben Erlasses werden die Wörter "Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 13 - In Artikel 19 § 1 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 14. Januar 1971, 16. September 1991 und 15. Dezember 1998 werden die Wörter "Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 14 - Artikel 20 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Dezember 2002, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 1 Absatz 1 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "vom Wallonischen Minister" ersetzt;

2° in Paragraf 4 werden die Wörter "vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten bestimmt werden" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde bestimmt werden" ersetzt.

Art. 15 - In Artikel 21 § 3 Absatz 1 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 14. Januar 1971 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 13. September 1985, werden die Wörter "Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 16 - In Artikel 22 Absatz 1 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, werden die Wörter "Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 17 - In Artikel 23 § 2 Buchstabe D, ersetzt durch die Königlichen Erlasse vom 15. Dezember 1998 und 17. März 2003 werden die Wörter "der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder sein Beauftragter" durch die Wörter "die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt.

Art. 18 - Artikel 23ter desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Erlass der Wallonischen Regierung vom 20. Oktober 2016, wird wie folgt abgeändert:

1° Paragraf 1 wird um eine Nummer 8 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"8° die Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 § 2 Nummer 7, die vor dreißig bis fünfzig Jahren in Betrieb genommen worden sind, werden vor der Wiederinbetriebnahme unter einem der Nummernschilder nach Artikel 4 § 2 des Ministeriellen Erlasses vom 23. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen und danach, mit Ausnahme der langsamen Fahrzeuge und der Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 1 § 2 des vorliegenden Erlasses, alle zwei Jahre der Kontrolle unterworfen;

2° in Paragraf 3 werden die Wörter "gemäß § 1 Nr. 1 bis 7" durch die Wörter "§ 1 Nr. 1 bis 8" ersetzt.

3° in Paragraf 4 werden die Wörter "der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört" durch die Wörter "der Wallonische Minister" ersetzt.

Art. 19 - In Artikel 23quinquies desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003 werden die Wörter "23ter § 1 Nr. 4 bis 7" durch "Artikel 23ter § 1 Nr. 4 bis 8" ersetzt.

Art. 20 - Artikel 23sexies desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 4. April 2014, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 3 werden die Wörter "dem Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen" durch die Wörter "der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

2° Paragraf 4 Nr. 1 wird durch Folgendes ersetzt:

"1° Bei der in Paragraf 1 Nr. 3 genannten nicht regelmäßigen technischen Kontrolle muss das Fahrzeug mit der für dieses Fahrzeug zuletzt ausgestellten Zulassungsbescheinigung sowie mit einem Kennzeichen, dessen Merkmale vom Minister oder seinem Beauftragten bestimmt werden, sowie der Deckung der zivilrechtlichen Haftpflicht vorgefahren werden.";

1° in Paragraf 4 Nr. 3 Absatz 4 wird das Wort "belgischen" gestrichen.

Art. 21 - In Artikel 23novies § 1 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 26. April 2006 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 1. Juni 2011 werden die Wörter "vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 22 - Artikel 23decies desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 1. Juni 2011, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 1 Nr. 2 werden die Wörter "bestimmte technische Mängel aufweist" durch die Wörter "bestimmte technische Mängel, die als geringe Mängel eingestuft werden, aufweist" ersetzt;

2° in Paragraf 1 Nr. 3 werden die Wörter "bestimmte Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen aufweist" durch die Wörter "bestimmte Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen, die als geringe Mängel eingestuft werden, aufweist" ersetzt;

3° Paragraf 2 wird durch Folgendes ersetzt:

"§ 2. Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung beträgt drei Monate, wenn, ungeachtet eventueller Mängel nach § 1, nur bestimmte von der zuständigen Wallonischen Behörde als geringe Mängel eingestufte administrative Unzulänglichkeiten festgestellt werden.";

4° Paragraf 3 wird um folgenden Satz ergänzt:

"Diese Mängel werden als erhebliche Mängel eingestuft.";

5° Paragraf 4 Absatz 1 wird um folgenden Satz ergänzt:

"Diese Mängel werden als gefährliche Mängel eingestuft.";

6° in Paragraf 6 Absatz 1 werden die Wörter "vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 23 - Artikel 23*undecies* desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013, wird wie folgt abgeändert:

1° Paragraf 1 wird um die Nummern 29 und 30 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"29° Zurverfügungstellung des Personals zwecks der Durchführung von Kontrollen auf einer delokalisierten Kontrolllinie: die in Nr. 1 bis 28 und 30 vorgesehenen Gebühren für die entsprechenden Leistungen mit folgenden Mindestbeträgen:

a) halber Tag 700 Euro;

b) ganzer Tag 1300 Euro.;"

2° Paragraf 2 wird durch Folgendes ersetzt:

30° Verfassung und Ausstellung einer Bescheinigung zur Bestätigung, dass es sich bei dem Fahrzeug um ein Fahrzeug von historischem Interesse im Sinne von Artikel 1 § 2 handelt: 25,90 EURO.;"

" § 2. Die in Paragraf 1 genannten Beträge werden jährlich am 1. Januar aufgrund der Entwicklung des Gesundheitsindex des Monats November des vorigen Jahres automatisch angepasst. Bei der Indexierung wird das Ergebnis gegebenenfalls auf die nächste ganze Dezimale auf- bzw. abgerundet.

Als Basisindexzahl gilt der Wert vom November 2009.;"

3° in Paragraf 3 Absatz 1 werden die Wörter "der Minister oder sein Beauftragter" durch die Wörter "die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

4° in Paragraf 3 Absatz 2 werden die Wörter "der Minister oder sein Beauftragter" durch die Wörter "die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

5° in Paragraf 3 Absatz 3 werden die Sätze "Höhere Gewalt kann insbesondere ein verspätetes Vorfahren abdecken, wenn kein Aufforderungsschreiben zur technischen Kontrolle versendet wurde. Zu diesem Zweck überprüft der FÖD Mobilität und Transportwesen bei den technischen Prüfstellen, ob das Aufforderungsschreiben versendet wurde oder nicht." gestrichen.

Art. 24 - Artikel 28 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 und zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 4 Nr. 2 werden die Wörter "beim Minister des Verkehrswesens, Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "bei der zuständigen Genehmigungsbehörde" ersetzt;

2° in Paragraf 4 Nr. 4 werden die Wörter "Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

3° in Paragraf 4 Nr. 9 Absatz 1 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

4° in Paragraf 4 Nr. 9 Absatz 1 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

5° in Paragraf 4 Nr. 9 Absatz 3 werden die Wörter "in Belgien" durch die Wörter "in der Wallonischen Region" ersetzt;

6° in Paragraf 4 Nr. 10 werden die Wörter "Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

7° in Paragraf 4 Nr. 12 werden die Wörter "Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

8° in Paragraf 5 Nr. 1 werden die Wörter "Der Minister oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

9° in Paragraf 5 Nr. 1 werden die Wörter "Der Dienst Fahrzeuge der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit" durch die Wörter "Die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt;

10° in Paragraf 6 Nr. 3 Ziffer 1 werden die Wörter "den FÖD Mobilität und Transportwesen" durch "die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 25 - In Artikel 31 § 1 Nr. 4 Absatz 2 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, werden die Wörter "Der Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt.

Art. 26 - Artikel 32*bis* desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, wird wie folgt abgeändert:

1° in Nr. 1.1.3 werden die Wörter "vom Minister der Öffentlichen Arbeiten oder von seinem Beauftragten unter den von ihm bestimmten Bedingungen" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde unter der von ihr bestimmten Bedingungen" ersetzt;

2° in Nr. 2.1.2 Absatz 2 werden die Wörter "Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

3° Nr. 2.2 wird durch Folgendes ersetzt:

"2.2. Die höchstzulässigen Gesamtgewichte betragen:

a) 19 500 kg für zweiachsige Einzelfahrzeuge,

b) 26 000 kg für dreiachsige Einzelfahrzeuge,

c) 28 000 kg für Gelenkfahrzeuge mit Faltenbalg.

Für Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb mit Ausnahme der zweiachsigen Einzelfahrzeuge wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch 1 000 kg, angehoben.;"

4° Nr. 3.2.1 wird durch einen Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"Für dreiachsige Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch 1 000 kg, angehoben.;"

5° in Nr. 3.2.4 wird "35 000 kg" durch "40 000 kg" ersetzt;

6° in Nr. 8.2 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 27 - Artikel 34 § 1 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, wird wie folgt abgeändert:

1° die Wörter "Der Minister oder sein Beauftragter" werden durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

2° die Wörter "Der Dienst Fahrzeuge der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit" werden durch die Wörter "Die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 28 - Artikel 39 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 2 Nr. 5 werden die Wörter "Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

2° in Paragraf 3 Nr. 1 Buchstabe d werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

3° in Paragraf 3 Nr. 2 Buchstabe d werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

4° in Paragraf 3 Nr. 5 werden die Wörter "Der Minister oder sein Beauftragter" durch die Wörter "Die zuständige Wallonische Behörde" ersetzt;

5° in Paragraf 3 Nummer 5 werden die Wörter "Der Dienst Fahrzeuge der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit" durch die Wörter "Die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 29 - Artikel 40 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, wird wie folgt abgeändert:

1° in Nr. 3 Ziffer 2 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

2° in Nr. 4 Ziffer 2 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

3° in Nr. 5 Ziffer 2 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt.

Art. 30 - Artikel 43 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 3 Nr. 3 Buchstabe b werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

2° in Paragraf 4 Nr. 1 werden die Wörter "vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 31 - Artikel 54 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, wird wie folgt abgeändert:

1° in Paragraf 1 Nr. 2 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

2° in Paragraf 5 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

3° in Paragraf 6 Nr. 1 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

4° in Paragraf 6 Nr. 2 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

5° in Paragraf 6 Nr. 4 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

6° in Paragraf 6 Nr. 5 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens" durch die Wörter "vom Wallonischen Minister" ersetzt.

Art. 32 - In Artikel 57 Paragraf 10 Nr. 2 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt.

Art. 33 - Artikel 58 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, wird wie folgt abgeändert:

1° in Nr. 4.3 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

2° in Nr. 5.1 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

3° in Nr. 6 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 34 - Artikel 59 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, wird wie folgt abgeändert:

1° in Nr. 1.2.1.2 und 1.2.2.2 werden die Wörter "Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi 155, 1040 Brüssel" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

2° in Nr. 2.4.1.5 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 35 - Artikel 60 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987, wird wie folgt abgeändert:

1° in Nr. 3.2.3 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

2° in Nr. 4.3.1 werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

Art. 36 - In Artikel 72 Absatz 2 desselben Erlasses wird das Wort "vorgeschrieben" durch die Wörter "vom wallonischen Minister vorgeschrieben" ersetzt.

Art. 37 - Artikel 77 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 31. Januar 2009, wird wie folgt abgeändert:

1° in Nr. 5.1 Paragraf 2, 5.2, 5.4 und 6.4.3 werden die Wörter "vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt.

2° in Nr. 5.2 werden die Wörter "der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit, Dienst Fahrzeuge" durch die Wörter "der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

3° in Nr. 5.2 werden die Wörter "Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

4° in Nr. 5.3.1 Absatz 1 werden die Wörter "Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit" durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

5° in Nr. 5.3.1 Absatz 2 werden die Wörter "ermächtigten Bediensteten des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen" durch die Wörter "ermächtigten Personalmitgliedern der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

6° in Paragraf 5.3.1 Absatz 2 werden die Wörter "vom Minister oder seinem Beauftragten" durch die Wörter "der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

7° in Nr. 5.3.2 Absatz 1 werden die Wörter "ermächtigten Bediensteten des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen" durch die Wörter "ermächtigten Personalmitglieder der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt;

8° in Nr. 5.3.2 Absatz 2 wird das Wort "König" durch die Wörter "Wallonische Minister" ersetzt;

9° in Nr. 5.6 werden die Wörter "Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört" durch die Wörter "Wallonischen Minister" ersetzt;

10° in Nr. 5.8 werden die Wörter "auf das Konto IBAN: BE86 6792 0060 1050 - BIC: PCHQ BE BB der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Einnahmen eingezahlt" durch die Wörter "so wie in der Zahlungsaufforderung angegeben gezahlt" ersetzt;

11° in Nr. 8 Buchstabe a werden die Wörter "ermächtigten Bediensteten des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen" durch die Wörter "ermächtigten Personalmitglieds der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt.

Art. 38 - In Artikel 78bis desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, werden die Wörter "ist dazu ermächtigt" durch "und der Wallonische Minister sind in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich dazu ermächtigt" ersetzt.

Art. 39 - In Anlage 1 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, werden die Wörter "das Ministerium des Verkehrswesens" durch die Wörter "die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 40 - Anlage 11 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 16. November 1984, wird wie folgt abgeändert:

1° in Anhang I werden die Wörter "vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten" durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

2° in Anhang III 1.1 werden die Wörter "Minister des Verkehrswesens oder seinem Beauftragten" durch die Wörter "der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

3° in Anhang IV werden die Wörter "im Namen des Ministers: für den Generaldirektor: Der Chefingenieur-Direktor" durch "im Namen des Wallonischen Ministers oder seines Beauftragten" ersetzt.

Art. 41 - In demselben Erlass wird die Anlage 15, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013, durch die vorliegendem Erlass beigefügte Anlage 1 ersetzt.

Art. 42 - Anlage 21 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 15. Februar 2006, wird wie folgt abgeändert:

1° die Wörter "vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder von seinem Beauftragten" werden jeweils durch die Wörter "von der zuständigen Wallonischen Behörde" ersetzt;

2° die Wörter "Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit" werden jeweils durch die Wörter "operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie" ersetzt.

Art. 43 - In Anlage 29 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 14. April 2009, werden die Wörter "der Dienst Fahrzeuge" durch die Wörter "die zuständige Genehmigungsbehörde" ersetzt.

Art. 44 - In demselben Erlass wird die Anlage 41, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013, durch die vorliegendem Erlass beigefügte Anlage 2 ersetzt.

Art. 45 - Der vorliegende Erlass tritt am 20. Mai 2018 in Kraft.

Art. 46 - Die in Artikel 3 des vorliegenden Erlasses genannten Fahrzeuge müssen binnen 36 Monaten nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses der regelmäßigen technischen Kontrolle vorgefahren werden.

Art. 47 - Der Minister für öffentliche Arbeiten wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.
Namur, den 17. Mai 2018

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

W. BORSUS

Der Minister für Umwelt, den ökologischen Wandel, Raumordnung, öffentliche Arbeiten, Mobilität, Transportwesen, Tierschutz, und Gewerbegebiete

C. DI ANTONIO

Anlage 1

"Anlage 15 zum Königlichen Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

In diesem Anhang sind die zu prüfenden Fahrzeugsysteme und -bauteile aufgeführt; daneben werden die empfohlene Prüfmethode und die Kriterien angegeben, die bei der Prüfung, ob sich das Fahrzeug in einem akzeptablen Zustand befindet, anzuwenden sind.

Die Kontrolle betrifft mindestens die folgenden Punkte und Verfahren, außer

- wenn die Bauart des Fahrzeugs die Anwendung der in vorliegender Anlage genannten Kontrollverfahren nicht ermöglicht;
- in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme des Fahrzeuges in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Fahrzeugenehmigung nicht vorgeschrieben waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Kontrollverfahren nach vorliegender Anlage, so ist die Kontrolle nach den alternativen Kontrollverfahren durchzuführen, die von der zuständigen Wallonischen Behörde empfohlen werden.

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.

Bestandteil	Kontrollverfahren	Grund für Mangelfeststellung
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS		
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben ¹)	Sichtprüfung	a) Kennzeichenschild fehlt oder ist so mangelhaft befestigt, dass es abfallen kann
		b) Beschriftung fehlt oder ist unleserlich
		c) Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen
0.2. Fahrzeugidentifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unauffindbar
		b) Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten
		c) Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten

I. BREMSANLAGE		
I.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 b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel
1.1.2. Zustand des Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt c) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt.
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 wiederholtes Bremsen 1) mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) 2) mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) b) Zeit für Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne ¹ c) Mehrkreisschutzventil oder Überdruckventil funktioniert nicht
		d) Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt e) Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion der Bremsanlage Mindestbremswirkung der

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

		beeinträchtigt
		c)Übermäßige Leckage
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		d)Mangelhafte Funktion
		Bremsfunktion beeinträchtigt
1.1.9.Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a)Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert
		Behälter schwer beschädigt. Korrodiert oder undicht
		b)Funktion der Entwässerungsvorrichtung beeinträchtigt
		Entwässerungsvorrichtung unwirksam
		c)Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert
1.1.10.Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam
		Funktioniert nicht
		b)Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch
		Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht
		c)Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch
		Hauptbremszylinder unsicher
		d)Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige
		Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige
		Keine Bremsflüssigkeit sichtbar
		e)Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt
		f)Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt
		g)Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen	a)Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr

	des Bremssystems, wenn möglich	<p>b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Pneumatikbremssysteme)</p> <p>Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)</p> <p>c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert</p> <p>Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage</p> <p>d) Leitungen falsch verlegt</p> <p>Gefahr einer Beschädigung</p>
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	<p>a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr</p> <p>b) Bremsschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz</p> <p>Bremsschläuche beschädigt oder scheuern</p> <p>c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Pneumatikbremssysteme)</p> <p>Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)</p> <p>d) Schlauchausbeulung unter Druck</p> <p>Cord schadhaf</p> <p>e) Schläuche porös</p>
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	<p>a) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt: Mindeststärkenanzeige erreicht.</p> <p>Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt: Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar</p> <p>b) Bremsbeläge oder Brems Scheiben verschmutzt (Öl, Fett, usw.)</p> <p>Bremswirkung beeinträchtigt</p> <p>c) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert</p>
1.1.14. Bremstrommeln, Brems Scheiben	Sichtprüfung	a) Trommel oder Scheibe

		abgenutzt Trommel oder Scheibe mit übermäßiger Abnutzung, mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen
		b) Bremstrommeln oder Bremsscheiben verschmutzt (Öl, Fett, usw.) Bremswirkung beeinträchtigt
		c) Fehlende Bremstrommel oder -scheibe
		d) Bremsstützplatte locker

1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Seile beschädigt oder verknotet Bremswirkung beeinträchtigt b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert Bremswirkung beeinträchtigt c) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher d) Seilführung schadhaft e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt f) Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes
1.1.16. Radbremszylinder	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Radbremszylinder gerissen oder beschädigt Bremswirkung beeinträchtigt b) Radbremszylinder undicht Bremswirkung beeinträchtigt c) Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert Bremswirkung beeinträchtigt d) Radbremszylinder übermäßig korrodiert Gefahr eines Risses. e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Kolbens oder der Membran Bremswirkung beeinträchtigt (zu wenig Reserveweg) f) Staubabdichtung beschädigt Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Gestänge defekt b) Gestänge falsch eingestellt c) Ventil klemmt oder ist unwirksam (ABS funktioniert jedoch) Ventil klemmt oder ist unwirksam d) Ventil fehlt e) Schild mit Angaben zur Einstellung fehlt f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß ¹
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	Sichtprüfung	a) Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist übermäßigen Weg, übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf

		b) Gestängesteller defekt
		c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt
1.1.19. Dauerbremsystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Anschlüsse oder Befestigungen unsicher Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		b) System offensichtlich schadhaf oder fehlt
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremse	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird
1.1.21. Vollständiges Bremsystem	Sichtprüfung	a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Lufttrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremsystem beeinträchtigt ist Bremswirkung beeinträchtigt
		b) Luft- oder Frostschutzmittelaustritt Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt
		c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert
		d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils ³ Bremswirkung beeinträchtigt
1.1.22. Prüfanschlüsse	Sichtprüfung	a) Fehlt
		b) Beschädigt Unbenutzbar oder undicht.
1.1.23. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung	Wirksamkeit unzureichend
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit		
1.2.1. Wirkung	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand oder, falls nicht möglich, Prüfung während eines Straßentests bis zur Höchstbremskraft	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern
		b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkter Achse weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft
		c) Bremskraft nicht abstufbar

		d) Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang
		e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung
1.2.2. Wirksamkeit	<p>Prüfung an einem statischen Bremsprüfstand, oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einer Straßenprüfung mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät zur Bestimmung der Abbremswirkung bezogen auf das zulässige Gesamtgewicht oder bei Sattelanhängern bezogen auf die Summe der zulässigen Achslasten</p> <p>Die Fahrzeuge oder Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t müssen nach den in ISO 21069 genannten Normen oder nach gleichwertigen Verfahren geprüft werden</p> <p>Die Straßentests müssen bei trockenem Wetter auf einer ebenen und geraden Straßen durchgeführt werden</p>	<p>Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht:</p> <p>1. Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 2012 erstmals zugelassen worden sind:</p> <p>Klasse M1: 58 % Klassen M2 und M3 : 50 % Klasse N1: 50 % Klassen N2 und N3 : 50 % Klassen O2, O3 und O4:</p> <p>Bei Sattelanhängern: 45 % Bei Sattelaufliegern: 50 %</p> <p>2. Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2012 erstmals zugelassen worden sind:</p> <p>Klassen M1, M2 und M3: 50 % ⁽¹⁾ Klasse N1: 45 % Klassen N2 und N3 : 43 %⁽²⁾ Klassen O2, O3 und O4: 40 %⁽³⁾</p>
1.3 Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)		
1.3.1. Wirkung	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkter Achse weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft</p> <p>c) Bremskraft nicht abstufbar</p>
1.3.2. Wirksamkeit	Bei einem vom Betriebsbremssystem	Wirksamkeit von weniger als 50 % ⁽⁴⁾

	getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit		
1.4.1. Wirkung	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 Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht
1.4.2. Wirksamkeit	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand Falls nicht möglich: Prüfung in einer Straßenprüfung mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät bzw. auf einer Straße mit bekanntem Neigungswinkel.	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) Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht
1.5. Dauerbremssystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion	a) Bremskraft nicht abstufbar b) System funktioniert nicht
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an
		c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt
		d) Kabel beschädigt
		e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an

1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf Unmittelbare Ausfallgefahr
2) LENKANLAGE		
2.1. Mechanischer Zustand		
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads von Anschlag zu Anschlag, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder vom Boden abgehoben sind. Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes	a) Getriebe schwergängig b) Gelenkwelle verzogen oder Schiebekeile abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt c) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt d) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf Funktionsfähigkeit beeinträchtigt e) Leckage Tropfenbildung
2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads/der Lenkstange im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und das Gewicht der Räder auf dem Boden bleibt, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell.	a) Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar b) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet Befestigung stark beeinträchtigt c) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen Befestigung stark beeinträchtigt d) Lenkgetriebe gebrochen Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt
2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Ruckartiges Bewegen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden	a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten Übermäßiges Spiel oder Gefahr des LöSENS der Verbindungen b) Übermäßiger Verschleiß an den

	<p>bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit</p>	<p>Verbindungsstellen</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen</p> <p>c) Ein Bauteil gebrochen oder verformt</p> <p>Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>d) Sicherungseinrichtungen fehlen</p> <p>e) Einstellung der Bauteile fehlerhaft</p> <p>f) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf</p> <p>Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt</p>
<p>2.1.4. Funktion des Lenkgestänges</p>	<p>Ruckartiges Bewegen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit</p>	<p>a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigten Teil des Fahrgestells</p> <p>b) Lenkansschläge funktionieren nicht oder fehlen</p>
<p>2.1.5. Servolenkung</p>	<p>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</p>	<p>a) Flüssigkeitsleck oder Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>b) Flüssigkeit unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige</p> <p>Flüssigkeitsvorrat unzureichend</p> <p>c) Mechanismus funktioniert nicht</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>d) Mechanismus gebrochen oder unsicher</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>e) Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>f) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>g) Kabel/Schläuche beschädigt</p>

		oder übermäßig korrodiert Lenkung beeinträchtigt
2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange		
2.2.1. Zustand des Lenkrads, der Lenkstange	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a) Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen
		b) Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen
		c) Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen
2.2.2. Lenksäule und Lenkungsdämpfer	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a) Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg des Lenkradzentrum
		b) Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule
		c) Flexible Kupplung beschädigt
		d) Befestigung schadhaf Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen
		e) Sicherheitskritische Veränderung ³
2.3. Lenkungsspiel	Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der Räder zu verursachen, während das Fahrzeug (mit laufendem Motor im Fall einer Servolenkung) über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf den Rädern steht, die geradeaus gerichtet sind. Sichtprüfung der Freigängigkeit	Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung Sichere Lenkung beeinträchtigt
2.4. Spureinstellung (X) ²	Prüfung der Spureinstellung der gelenkten Räder mit den geeigneten Geräten	Einstellung entspricht nicht Herstellerangaben oder nicht vorschriftsgemäß ¹ Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten	a) Bauteil leicht beschädigt

	Radspieldetektors	Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen
		b) Übermäßiges Spiel Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt
		c) Befestigung schadhafte 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
		b) Unstimmigkeit zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder Lenkung beeinträchtigt
		c) Lenkhilfe funktioniert nicht
		d) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
3) SICHTBARKEIT		
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird. Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar
3.2. Scheiben	Sichtprüfung	a) Scheiben oder Sichtfenster gesprungen oder verfärbt Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar
		b) Scheiben oder Sichtfenster (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß ¹ Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar
		c) Glas- oder Kunststoff-Scheiben in unzulässigem Zustand Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt
3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung	Sichtprüfung	a) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß ¹ Weniger als zwei Rückblickeinrichtungen vorhanden
		b) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung leicht beschädigt oder locker Rückspiegel oder

		Rückblinkeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher
		c) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheibenwischer funktioniert nicht oder fehlt oder nicht vorschriftgemäß ¹
		b) Wischblätter defekt
		Wischblatt fehlt oder ist offensichtlich defekt
3.5. Scheibenwaschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß: Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet
		Waschanlage funktioniert nicht
3.6. Antibeschlagsystem (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt
4. LEUCHTEN, REFLEKTOREN UND ELEKTRISCHE ANLAGE		
4.1. Frontscheinwerfer		
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer/Lichtquelle defekt oder fehlt: Mehrfach-Licht/mehrere Lichtquellen; bei LED bis 1/3 funktionsuntüchtig
		2) Einzel-Scheinwerfer/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt
		b) Projektionssystem leicht defekt
		Projektionssystem stark defekt oder fehlt
		c) Leuchte nicht sicher befestigt
4.1.2. Ausrichtung	Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts oder der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	a) Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen ¹ Grenzen.
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Prüfung anhand der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹
		Höchstzulässige Helligkeit nach vorn überschritten
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder

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

		weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft
4.3. Bremsleuchten		
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)</p> <p>Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig</p> <p>Keine Lichtquelle funktionstüchtig</p> <p>b) Linse leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)</p> <p>Linse stark beschädigt (mit Einfluss auf Lichtausstrahlung)</p> <p>c) Leuchte nicht sicher befestigt</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Prüfung anhand der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	<p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Funktionsverzögerung</p> <p>Funktioniert nicht</p> <p>b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt</p> <p>c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an</p> <p>d) Die Funktionen der Warnleuchte der Sicherheitsbremse sind außer Betrieb oder funktionieren nicht einwandfrei.</p>
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften I	Sichtprüfung und Betätigung	<p>Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Weißes Licht nach hinten ausgestrahlt; stark verringerte Leuchtkraft</p>
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten		
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)</p> <p>Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig</p> <p>b) Linse leicht beschädigt (kein</p>

		Einfluss auf Lichtausstrahlung) Linse stark beschädigt (mit Einfluss auf Lichtausstrahlung) c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Funktioniert nicht
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften I	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß ¹ (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)
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) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig
		b) Linse leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Linse stark beschädigt (mit Einfluss auf Lichtausstrahlung)
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird
4.5.2. Ausrichtung (X) ²	Prüfung mit Betätigung und mittels eines Scheinwerfereinstellgeräts	Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig) Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Funktioniert nicht
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften I	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹
		b) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹

4.6. Rückfahrscheinwerfer		
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt
		b) Streu-/Abschlusscheibe schadhaft
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹
		b) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Rückfahrscheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist
4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung		
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus
		b) Lichtquelle defekt: 1) Mehrfach-Lichtquelle 2) Einzel-Lichtquelle
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹
4.8 Rückstrahler, auffällige (retroreflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln		
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt Rückstrahlung beeinträchtigt
		b) Rückstrahler nicht sicher befestigt Können abfallen
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß ¹ Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück
4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem		
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Vorrichtung funktioniert nicht Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte

4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften I	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß ¹
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung: falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt Fassung locker
		b) Isolierung beschädigt oder schadhaft Kann Kurzschluss verursachen
		c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei Bremsleuchten des Anhängers funktionieren überhaupt nicht
4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, einschließlich des Motorraums, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen Leitungen könnten heiße Teile, sich drehende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsung und Lenkung wichtige Teile)
		b) Leitungen leicht schadhaft Leitungen sehr schadhaft Leitungen äußerst schadhaft (für die Bremsung und Lenkung wichtige Teile)
		c) Isolierung beschädigt oder schadhaft Kann Kurzschluss verursachen Erhebliche Brandgefahr, Funkenbildung
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer und Rückstrahler (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler nicht vorschriftsgemäß ¹ Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert
		b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß ¹ Aufgrund der Anzahl der

		gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt
		c) Leuchte / Rückstrahler nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	a) Befestigung schadhaf Unsachgemäß befestigt Kann Kurzschluss verursachen. b) Leckage Austreten gefährlicher Stoffe c) Schalter defekt d) Sicherungen defekt. e) Lüftung unzureichend
5. ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG		
5.1. Achsen		
5.1.1. Achsen	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	a) Achse gebrochen oder verbogen b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt: übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten c) Sicherheitskritische Veränderung ³ Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend
5.1.2. Achsschenkelbolzen	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Achsschenkel gebrochen b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt d) Achsschenkelbolzen in der

		Lagerung locker Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt
5.1.3. Radlager	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung b) Radlager schwergängig oder klemmt Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung
5.2. Räder und Reifen		
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigt ist b) Nabe abgenutzt oder beschädigt Nabe abgenutzt oder beschädigt, so dass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist
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 b) Felgenringe unsachgemäß montiert Wird sich wahrscheinlich lösen c) Rad stark verbogen oder abgenutzt Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt d) Größe, technische Ausführung, Kompatibilität oder Typ des Rades nicht vorschriftsgemäß ¹ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens entweder durch Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder durch Vor- und	a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß ¹ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird

	Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube	<p>Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist</p> <p>b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern</p> <p>c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse</p> <p>d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten</p> <p>Cord sichtbar oder beschädigt</p> <p>e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar</p> <p>Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen: 1) flexible Spritzschutzvorrichtungen, 2) sicheres Fahren nicht beeinträchtigt</p> <p>g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Cord-Schutzschicht beeinträchtigt</p> <p>h) Luftdrucküberwachungssystem defekt oder offensichtlich unwirksam</p> <p>Funktioniert offensichtlich nicht</p>
5.3. Aufhängung		
5.3.1. Federn und Stabilisatoren	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	<p>a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt</p> <p>Relativbewegung sichtbar Befestigungen extrem locker</p> <p>b) Federbauteil beschädigt oder gebrochen</p> <p>Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt</p> <p>c) Feder fehlt</p> <p>Hauptfeder(-blatt) oder</p>

		zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt
		d) Sicherheitskritische Veränderung ³ Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem funktioniert nicht
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte, falls vorhanden	a) Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Schwingungsdämpfer locker
		b) Schwingungsdämpfer beschädigt und erhebliche Leckage oder Funktionsstörung
5.3.2.1. Wirksamkeitstest der Dämpfung (X) ²	Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte und Vergleichen der Unterschiede zwischen links/rechts	a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts
		b) Mindestwerte nicht erreicht
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt
		b) Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen
		c) Sicherheitskritische Veränderung ³ Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System funktioniert nicht
5.3.4. Aufhängungsgelenke	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	a) Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt
		b) Staubabdichtung stark verschlissen Staubabdichtung fehlt oder gerissen
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	a) System funktioniert nicht
		b) Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaf, dass dadurch die Funktion des

		Systems beeinträchtigt würde Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt c) Hörbare Systemleckage
6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE		
6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile		
6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Längs- oder Querträger des Rahmens leicht angebrochen oder verformt Längs- oder Querträger des Rahmens stark angebrochen oder verformt b) Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend c) Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird Festigkeit der Teile unzureichend
6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen
6.1.3. Kraftstofftank, Kraftstoffleitungen, Kraftstofftank- und Kraftstoffleitungen-Heizsystem	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen mittels Leckagedetektor	a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel Brandgefahr; übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe c) Leitungen angescheuert Leitungen beschädigt d) Kraftstoffabsperrrventil funktioniert nicht einwandfrei e) Brandgefahr aufgrund 1) Kraftstoffaustritts 2) eines mangelhaft abgeschirmten Kraftstofftanks oder Auspuffs 3) des Zustands des Motorraums f) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht

		vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt ¹
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a) Locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt b) Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß ¹
6.1.5. Reserveradhalterung	Sichtprüfung	a) Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand b) Reserveradhalter gebrochen oder unsicher c) Reserverad unsicher am Halter befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschleppvorrichtungen	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf Sicherungsvorrichtungen, und/oder Verwenden einer Prüfleere	a) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb) b) Bauteil übermäßig abgenutzt Unterhalb der Verschleißmarkierung c) Befestigung schadhaft Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Herunterfallens d) Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei e) Anhänge-Anzeige funktioniert nicht f) Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung) Kennzeichen nicht lesbar g) Sicherheitskritische Veränderung ³ h) Verbindungseinrichtung zu schwach
6.1.7. Kraftübertragung	Sichtprüfung	a) Sicherungsbolzen locker oder fehlen Sicherungsbolzen locker oder fehlen, so dass die

		Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist
		b) Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens
		c) Antriebswellengelenke oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens
		d) Flexible Kupplung beschädigt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens
		e) Welle beschädigt oder verbogen
		f) Lagergehäuse gebrochen oder unsicher Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens
		g) Staubabdichtung stark verschlissen Staubabdichtung fehlt oder gerissen
		h) Unzulässige Veränderung am Antriebssystem
6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung, wobei das Fahrzeug nicht unbedingt über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne stehen muss	Befestigungen schadhaft, eindeutig und schwer beschädigt Befestigungen locker oder gebrochen
6.1.9. Motorleistung (X) ²	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Betätigungseinrichtung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens b) Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens
6.2. Führerhaus und Karosserie		
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr Gefahr des Herabfallens b) Karoseriesäule unsicher Stabilität beeinträchtigt c) Eindringen von Motor- oder Abgasen

		<p>Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen</p> <p>d) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße</p>
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a) Karosserie oder Führerhaus unsicher</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p> <p>b) Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell</p> <p>c) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch</p> <p>Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist</p> <p>d) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p>
6.2.3. Türen und Türansläge	Sichtprüfung	<p>a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei</p> <p>b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen</p> <p>c) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhafte</p> <p>Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker</p>
6.2.4. Boden	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>Boden unsicher oder schwer beschädigt</p> <p>Stabilität unzureichend</p>
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	<p>a) Sitzstruktur defekt</p> <p>Sitz locker</p> <p>b) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei</p> <p>Sitz bewegt sich oder</p>

		Rückenlehne kann nicht festgestellt werden
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	a) Sitze defekt oder unsicher b) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß ¹ Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei Sicherer Betrieb beeinträchtigt
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Sprosse unsicher Stabilität unzureichend b) Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungsgefahr für Nutzer
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt b) Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß ¹ Zubehörteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt c) Hydraulische Einrichtung undicht Übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe:
6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert Können Verletzungen verursachen; können abfallen b) Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad c) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche
6.2.11. Ständer	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert b) Nicht vorschriftsgemäß ¹ c) Gefahr des Aufklappens während der Fahrt

6.2.12. Griffe und Fußstützen	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
7. SONSTIGE AUSSTATTUNG		
7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme		
7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a) Verankerungspunkt schwer beschädigt Stabilität beeinträchtigt b) Verankerung locker
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a) Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert b) Sicherheitsgurt beschädigt Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung c) Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß ¹ d) Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei e) Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Gurtstraffer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an c) Airbag offensichtlich nicht funktionstüchtig
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 b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
7.2. Feuerlöscher (X)2	Sichtprüfung	a) Fehlt b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das

		Anfahren des Fahrzeugs b) Defekt Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt
7.4. Warndreieck (X) ²	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unvollständig b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
7.5. Verbandskasten(X) ²	Sichtprüfung	Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß ¹
7.6. Unterlegkeil(e) (X) ²	Sichtprüfung	Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, Stabilität oder Abmessungen unzureichend
7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Funktioniert nicht ordnungsgemäß Funktioniert überhaupt nicht b) Betätigungseinrichtung unsicher c) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden
7.8. Tachometer	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Fehlt (falls vorgeschrieben) b) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt Funktioniert überhaupt nicht c) Keine ausreichende Beleuchtung Überhaupt keine Beleuchtung
7.9. Kontrollgerät	Sichtprüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß ¹ b) Vorrichtung funktioniert nicht c) Verplombung schadhaft oder fehlt d) Einbauschild fehlt, ist unleserlich oder veraltet e) Unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern
7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgeräte vorhanden)	a) Nicht vorschriftsgemäß ¹ b) Offensichtlich keine Funktion c) Abregelgeschwindigkeit falsch eingestellt d) Verplombung schadhaft oder fehlt e) Einbauschild fehlt oder ist unleserlich f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern
7.11. Kilometerzähler (X) ²	Sichtprüfung und/oder	a) Offensichtlich manipuliert

	Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	(Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen b) Funktioniert offensichtlich nicht
7.12. Fahrdynamik-regelung (Electronic Stability Control, ESC) (falls eingebaut)	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt b) Kabel beschädigt c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei e) ESC-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
8. UMWELTBELASTUNG		
8.1. Geräuschpegel		
8.1.1. Geräuschdämpfungssystem	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 ¹ festgelegten Maximalwert b) Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart geändert, dass der Lärmpegel beeinträchtigt wird. Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
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 b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen
8.2.1.2. Gasförmige Emissionen	Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (⁵): Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ¹ entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe

	<p>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 VI ⁽⁵⁾:</p> <p>Messung mit einem den Vorschriften¹ entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen¹</p> <p>Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen</p>	<p>b)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 Vorschriften¹</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> <p>— bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁽⁵⁾</p> <p>— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften¹;</p> <p>c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben</p> <p>d) Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an</p>
8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren		
8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich defekt</p> <p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen</p>
8.2.2.2. Abgastrübung Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden,	Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V ⁽⁶⁾ : Messung der Abgastrübung bei	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften ¹ genannten Datum erstmals zugelassen oder in

<p>sind von dieser Vorschrift ausgenommen</p>	<p>Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung nicht betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. 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 VI ⁽⁷⁾:</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 nicht betätigt wird, oder Auslesen des OBD unter Beachtung der Empfehlungen des Herstellers und anderer Anforderungen¹.</p> <p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein</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 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur,</p>	<p>Betrieb genommen wurden:</p> <p>Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p>
---	--	--

	<p>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 Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült</p>	
		<p>b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die Verwendung von Referenzwerten in den Vorschriften¹ nicht vorgesehen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Saugmotoren: 2,5 m⁻¹ — Turbomotoren: 3,0 m⁻¹, oder — bei gemäß den einschlägigen Vorschriften¹ bezeichneten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen¹: <p>1,5 m⁻¹ (8)</p> <p>oder 0,7 m⁻¹ (9)</p>
	<p>Prüfverfahren:</p> <p>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.</p> <p>2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in</p>	

	<p>weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Einspritzpumpe zu erzielen.</p> <p>3. Bei jedem lastfreien 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 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. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, 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 Mitgliedstaaten, damit keine</p>	
--	---	--

	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.	
8.3. Unterdrückung elektromagnetischer Interferenzen		
Funkentstörung (X) ²		Nichteinhaltung einer Bestimmung der Vorschriften ¹
8.4. Andere umweltrelevante Positionen		
8.4.1. Flüssigkeitsverlust		Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann Dauertropfenbildung, die eine sehr schwere Gefahr darstellt
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
		b) Zustand schadhaft Verletzungsgefahr
		c) Notsteuerung defekt
		d) Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft
		e) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Unzureichende Türbreite
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion
		b) Notausstiegsschilder unleserlich Notausstiegsschilder fehlen
		c) Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt
		d) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Unzureichende Breite oder Zugang blockiert
9.2. Trocknungs- und Entfrostsanlage (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen
		c) Entfrostsungssystem schadhaft

9.3. Lüftung und Heizung (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen
9.4. Sitze		
9.4.1. Fahrgastsitze (einschließlich Sitze für Begleitpersonal)	Sichtprüfung	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch Notausstieg blockiert
9.4.2. Fahrersitz (zusätzliche Anforderungen)	Sichtprüfung	a) Sonderausstattung, z. B. Blendschutzeinrichtung, schadhaft Sichtfeld beeinträchtigt
		b) Fahrerschutzvorrichtung unsicher oder nicht vorschriftgemäß ¹ Verletzungsgefahr
9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	Einrichtung schadhaft oder nicht vorschriftgemäß ¹ Funktioniert überhaupt nicht
9.6. Gänge, Stehplätze	Sichtprüfung	a) Boden unsicher Stabilität beeinträchtigt
		b) Haltestangen oder Festhaltegriffe schadhaft Unsicher oder unbenutzbar
		c) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Breite nicht ausreichend, zu wenig Platz
9.7. Treppen und Stufen	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) In schadhaftem Zustand In beschädigtem Zustand Stabilität beeinträchtigt
		b) Einziehbare Stufen funktionieren nicht einwandfrei
		c) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Stufenbreite zu gering oder übermäßige Stufenhöhe
9.8. Fahrgastkommunikationssystem (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	System defekt Funktioniert überhaupt nicht
9.9. Hinweiszeichen (X) ²	Sichtprüfung	a) Hinweiszeichen fehlt, ist

		fehlerhaft oder unleserlich
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
		Falsche Informationen
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) ²		
9.10.1. Türen	Sichtprüfung	Schützvorrichtungen der Türen für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß ¹
9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtungen und Sonderausstattung fehlt oder ist nicht vorschriftsgemäß ¹
9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität(X) ²		
9.11.1. Türen, Rampen und Hebevorrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt
		b) Zustand schadhaft Stabilität beeinträchtigt, Verletzungsgefahr
		c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt
		d) Warnvorrichtung(en) defekt Funktionieren überhaupt nicht
		e) Nicht vorschriftsgemäß ¹
9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt
		b) Zustand schadhaft Stabilität beeinträchtigt, Verletzungsgefahr
		c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt
		d) Nicht vorschriftsgemäß ¹
9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtungen und Sonderausstattung fehlt oder ist nicht vorschriftsgemäß ¹
9.12. Sonstige Sonderausstattungen (X) ²		
9.12.1. Einrichtungen für die Nahrungszubereitung	Sichtprüfung	a) Einrichtung nicht vorschriftsgemäß ¹
		b) Einrichtung in so hohem Maße beschädigt, dass eine Benutzung gefährlich wäre
9.12.2. Sanitäre Einrichtungen	Sichtprüfung	Einrichtung nicht vorschriftsgemäß ¹
		Verletzungsgefahr
9.12.3. Andere Einrichtungen (z.B. audiovisuelle)	Sichtprüfung	Nicht vorschriftsgemäß ¹ Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt

Systeme)		
----------	--	--

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

⁽²⁾ 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).

⁽³⁾ 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).

(4) Beispiel: 2,5 m/s² für Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3, die zum ersten Mal vor dem 1. Januar 2012 zugelassen worden sind.

⁽⁵⁾ 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.

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

⁽⁷⁾ Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

⁽⁸⁾ Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG, so wie abgeändert durch die Richtlinie 98/69/EG oder später, 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.

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

ANMERKUNGEN:

¹ „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.

² (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.

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

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 9. Mai 2018 zur Abänderung 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 als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 9. Mai 2018

Für die Regierung,

Der Ministerpräsident,

W. BORSUS

Der Minister für Umwelt, den ökologischen Wandel, Raumordnung, öffentliche Arbeiten, Mobilität, Transportwesen, Tierschutz, und Gewerbegebiete,

C. DI ANTONIO

Anlage 2

"Anlage 41 zum Königlichen Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

In diesem Anhang sind die zu prüfenden Fahrzeugsysteme und -bauteile aufgeführt; daneben werden die empfohlene Prüfmethode und die Kriterien angegeben, die bei der Prüfung, ob sich das Fahrzeug in einem akzeptablen Zustand befindet, anzuwenden sind.

Die Kontrolle betrifft mindestens die folgenden Punkte und Verfahren, außer

- wenn die Bauart des Fahrzeugs die Anwendung der in vorliegender Anlage genannten Kontrollverfahren nicht ermöglicht;
- in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Ersterzulassung oder Erstinbetriebnahme des Fahrzeuges in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Fahrzeuggenehmigung nicht vorgeschrieben waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Kontrollverfahren nach vorliegender Anlage, so ist die Kontrolle nach den alternativen Kontrollverfahren durchzuführen, die von der zuständigen Wallonischen Behörde empfohlen werden.

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.

A. Prüfpunkte

Bestandteil	Kontrollverfahren	Grund für Mangelfeststellung
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS		
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben ¹)	Sichtprüfung	a) Kennzeichenschild fehlt oder ist so mangelhaft befestigt, dass es abfallen kann
		b) Beschriftung fehlt oder ist unleserlich
		c) Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen
0.2. Fahrzeugidentifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unauffindbar
		b) Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten
		c) Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten
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
		b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel

1.1.2.Zustand des Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a)Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden
		b)Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		c)Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt.
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 wiederholtes Bremsen 1) mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) 2) mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)
		b)Zeit für Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne ¹
		c)Mehrkreisschutzventil oder Überdruckventil funktioniert nicht
		d)Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt
		e)Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion der Bremsanlage Mindestbremswirkung der Hilfsbremse nicht erreicht
1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	Funktionsprüfung	Druckwarnanzeige oder Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft Zu niedriger Druck ist nicht feststellbar
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a)Betätigungseinrichtung eingerissen, beschädigt oder übermäßig abgenutzt
		b)Betätigungseinrichtung unsicher

		an Ventil befestigt oder Ventil unsicher
		c) Verbindungen locker oder Leckage im System
		d) Mangelhafte Funktion
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ratsche sperrt nicht einwandfrei
		b) Verschleiß an Hebellagerung oder Ratschenmechanismus Übermäßiger Verschleiß
		c) Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung
		d) Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam
		e) Fehlerhafte Funktion, Warnanzeige zeigt Funktionsstörung an
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		b) Übermäßiger Ölverlust am Kompressor
		c) Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert
		d) Austritt von Hydraulikflüssigkeit oder Leckage Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	Trennen und Wiederanschießen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	a) Absperrhahn oder selbstschließendes Kupplungskopfventil schadhaft Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		b) Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		c) Übermäßige Leckage Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		d) Mangelhafte Funktion Bremsfunktion beeinträchtigt
1.1.9 Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a) Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert

		Behälter schwer beschädigt. Korrodiert oder undicht
		b) Funktion der Entwässerungsvorrichtung beeinträchtigt Entwässerungsvorrichtung unwirksam
		c) Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam Funktioniert nicht
		b) Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht
		c) Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch Hauptbremszylinder unsicher
		d) Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige Keine Bremsflüssigkeit sichtbar
		e) Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt
		f) Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt
		g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr
		b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Pneumatikbremssysteme) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)
		c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert Beeinträchtigung der

		Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage
		d) Leitungen falsch verlegt Gefahr einer Beschädigung
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr
		b) Bremsschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz Bremsschläuche beschädigt oder scheuern
		c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Pneumatikbremssysteme) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)
		d) Schlauchausbeulung unter Druck Cord schadhaf
		e) Schläuche porös
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt: Mindeststärkenanzeige erreicht. Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt: Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar
		b) Bremsbeläge oder Brems scheiben verschmutzt (Öl, Fett, usw.) Bremswirkung beeinträchtigt
		c) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert
1.1.14. Bremstrommeln, Brems scheiben	Sichtprüfung	a) Trommel oder Scheibe abgenutzt Trommel oder Scheibe mit übermäßiger Abnutzung, mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen
		b) Bremstrommeln oder Brems scheiben verschmutzt (Öl, Fett, usw.) Bremswirkung beeinträchtigt

		c) Fehlende Bremsstrommel oder -scheibe
		d) Bremsstützplatte locker
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Seile beschädigt oder verknottet Bremswirkung beeinträchtigt
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert Bremswirkung beeinträchtigt
		c) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher
		d) Seilführung schadhaft
		e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt
		f) Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes
1.1.16. Radbremsszylinder	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Radbremsszylinder gerissen oder beschädigt Bremswirkung beeinträchtigt
		b) Radbremsszylinder undicht Bremswirkung beeinträchtigt
		c) Radbremsszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert Bremswirkung beeinträchtigt
		d) Radbremsszylinder übermäßig korrodiert Gefahr eines Risses.
		e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Kolbens oder der Membran Bremswirkung beeinträchtigt (zu wenig Reserveweg)
		f) Staubabdichtung beschädigt Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Gestänge defekt
		b) Gestänge falsch eingestellt
		c) Ventil klemmt oder ist unwirksam (ABS funktioniert jedoch) Ventil klemmt oder ist unwirksam
		d) Ventil fehlt
		e) Schild mit Angaben zur

		Einstellung fehlt
		f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß ¹
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	Sichtprüfung	a) Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist übermäßigen Weg, übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf
		b) Gestängesteller defekt
		c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt
1.1.19. Dauerbremsystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Anschlüsse oder Befestigungen unsicher Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		b) System offensichtlich schadhaft oder fehlt
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird
1.1.21. Vollständiges Bremsystem	Sichtprüfung	a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Lufttrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremsystem beeinträchtigt ist Bremswirkung beeinträchtigt
		b) Luft- oder Frostschutzmittelaustritt Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt
		c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert
		d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils ³ Bremswirkung beeinträchtigt
1.1.22. Prüfanschlüsse	Sichtprüfung	a) Fehlt
		b) Beschädigt Unbenutzbar oder undicht.
1.1.23. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung	Wirksamkeit unzureichend
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit		
1.2.1. Wirkung	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand oder, falls nicht möglich, Prüfung während eines Straßentests bis zur Höchstbremskraft	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern
		b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben

		<p>Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkter Achse weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft</p> <p>c) Bremskraft nicht abstufbar</p> <p>d) Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang</p> <p>e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung</p>
1.2.2. Wirksamkeit	<p>Prüfung an einem statischen Bremsprüfstand, oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einer Straßenprüfung mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät zur Bestimmung der Abbremswirkung bezogen auf das zulässige Gesamtgewicht oder bei Sattelanhängern bezogen auf die Summe der zulässigen Achslasten</p> <p>Die Fahrzeuge oder Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t müssen nach den in ISO 21069 genannten Normen oder nach gleichwertigen Verfahren geprüft werden</p> <p>Die Straßentests müssen bei trockenem Wetter auf einer ebenen und geraden Straßen durchgeführt werden</p>	<p>Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht:</p> <p>1. Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 2012 erstmals zugelassen worden sind:</p> <p>Klasse M1: 58 % Klassen M2 und M3 : 50 % Klasse N1: 50 % Klassen N2 und N3 : 50 % Klassen O2, O3 und O4:</p> <p>Bei Sattelanhängern: 45 % Bei Sattelaufliegern: 50 %</p> <p>2. Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2012 erstmals zugelassen worden sind:</p> <p>Klassen M1, M2 und M3: 50 % ⁽¹⁾ Klasse N1: 45 % Klassen N2 und N3 : 43 % ⁽²⁾ Klassen O2, O3 und O4: 40 % ⁽³⁾</p>
1.3 Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)		
1.3.1. Wirkung	<p>Bei einem vom Betriebsbremsssystem getrennten Hilfsbremsystem ist das in 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden</p>	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben</p>

		<p>Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkter Achse weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft</p>
		c) Bremskraft nicht abstufbar
1.3.2. Wirksamkeit	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	<p>Wirksamkeit von weniger als 50 % (4) der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse</p> <p>Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht</p>
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit		
1.4.1. Wirkung	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	<p>Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Fall eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht</p>
1.4.2. Wirksamkeit	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand Falls nicht möglich: Prüfung in einer Straßenprüfung mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät bzw. auf einer Straße mit bekanntem Neigungswinkel.	<p>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)</p> <p>Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht</p>
1.5. Dauerbremssystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion	<p>a) Bremskraft nicht abstufbar</p> <p>b) System funktioniert nicht</p>
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	<p>a) Warnvorrichtung defekt</p> <p>b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an</p> <p>c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt</p> <p>d) Kabel beschädigt</p>

		e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf
		Unmittelbare Ausfallgefahr
2) LENKANLAGE		
2.1. Mechanischer Zustand		
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads von Anschlag zu Anschlag, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder vom Boden abgehoben sind. Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes	a) Getriebe schwergängig
		b) Gelenkwelle verzogen oder Schiebekeile abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		c) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		d) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf Funktionsfähigkeit beeinträchtigt
		e) Leckage Tropfenbildung
2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads/der Lenkstange im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und das Gewicht der Räder auf dem Boden bleibt, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell.	a) Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar
		b) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet Befestigung stark beeinträchtigt
		c) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen Befestigung stark beeinträchtigt
		d) Lenkgetriebe gebrochen Stabilität oder Befestigung des

		Gehäuses beeinträchtigt
2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Ruckartiges Bewegen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit	<p>a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten</p> <p>Übermäßiges Spiel oder Gefahr des Lösen der Verbindungen</p> <p>b) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösen der Verbindungen</p> <p>c) Ein Bauteil gebrochen oder verformt</p> <p>Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>d) Sicherungseinrichtungen fehlen</p> <p>e) Einstellung der Bauteile fehlerhaft</p> <p>f) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaft</p> <p>Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt</p>
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Ruckartiges Bewegen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit	<p>a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigten Teil des Fahrgestells</p> <p>b) Lenkansschläge funktionieren nicht oder fehlen</p>
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	<p>a) Flüssigkeitsleck oder Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>b) Flüssigkeit unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige</p> <p>Flüssigkeitsvorrat unzureichend</p> <p>c) Mechanismus funktioniert nicht</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>d) Mechanismus gebrochen oder</p>

		<p>unsicher</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>e)Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>f)Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p> <p>g)Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert</p> <p>Lenkung beeinträchtigt</p>
2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange		
2.2.1. Zustand des Lenkrads, der Lenkstange	<p>Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht</p> <p>Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke</p>	<p>a)Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen</p>
		<p>b)Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen</p>
		<p>c)Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen</p>
2.2.2. Lenksäule und Lenkungsdämpfer	<p>Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht</p> <p>Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke</p>	<p>a)Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg des Lenkradzentrum</p>
		<p>b)Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule</p>
		<p>c)Flexible Kupplung beschädigt</p>
		<p>d)Befestigung schadhaf</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen</p>
		<p>e)Sicherheitskritische Veränderung³</p>
2.3. Lenkungsspiel	<p>Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der Räder zu verursachen, während das</p>	<p>Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung</p> <p>Sichere Lenkung beeinträchtigt</p>

	Fahrzeug (mit laufendem Motor im Fall einer Servolenkung) über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf den Rädern steht, die geradeaus gerichtet sind. Sichtprüfung der Freigängigkeit	
2.4. Spureinstellung (X) ²	Prüfung der Spureinstellung der gelenkten Räder mit den geeigneten Geräten	Einstellung entspricht nicht Herstellerangaben oder nicht vorschriftsgemäß ¹ Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors	a) Bauteil leicht beschädigt Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen b) Übermäßiges Spiel Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt c) Befestigung schadhaft 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 b) Unstimmigkeit zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder Lenkung beeinträchtigt c) Lenkhilfe funktioniert nicht d) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
3) SICHTBARKEIT		
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird. Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar
3.2. Scheiben	Sichtprüfung	a) Scheiben oder Sichtfenster gesprungen oder verfärbt Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar

		<p>b)Scheiben oder Sichtfenster (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar</p> <p>c)Glas- oder Kunststoff-Scheiben in unzulässigem Zustand</p> <p>Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt</p>
3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung	Sichtprüfung	<p>a)Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Weniger als zwei Rückblickeinrichtungen vorhanden</p> <p>b)Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung leicht beschädigt oder locker</p> <p>Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher</p> <p>c)Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst</p>
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a)Scheibenwischer funktioniert nicht oder fehlt oder nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>b) Wischblätter defekt</p> <p>Wischblatt fehlt oder ist offensichtlich defekt</p>
3.5. Scheibenwaschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	<p>Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß: Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet</p> <p>Waschanlage funktioniert nicht</p>
3.6. Antibeschlagsystem (X)2	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt
4. LEUCHTEN, REFLEKTOREN UND ELEKTRISCHE ANLAGE		
4.1. Frontscheinwerfer		
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a)Scheinwerfer/Lichtquelle defekt oder fehlt: Mehrfach-Licht/mehrere Lichtquellen; bei LED bis 1/3 funktionsuntüchtig</p> <p>2) Einzel-Scheinwerfer/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt</p>

		b)Projektionssystem leicht defekt Projektionssystem stark defekt oder fehlt c)Leuchte nicht sicher befestigt
4.1.2. Ausrichtung	Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts oder der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	a)Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen ¹ Grenzen. b)System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Prüfung anhand der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	a)Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Höchstzulässige Helligkeit nach vorn überschritten b)Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt c)System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
4.1.4.Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a)Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ b)Gegenstände auf den Linsen oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern c)Lichtquelle und Scheinwerfer nicht kompatibel
4.1.5. Niveauregulierungseinrichtung	Sichtprüfung und Betätigung wenn möglich oder Prüfung anhand der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	a)Vorrichtung funktioniert nicht b)Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden c)System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
4.1.6. Scheinwerferwaschanlage	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	Vorrichtung funktioniert nicht Bei Gasentladungsleuchten
4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten		
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt b)Streu-/Abschlusscheibe schadhaft c)Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die

		Einrichtung abfällt
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Schlussleuchten und Seitenmarkierungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind</p> <p>b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt</p>
4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft</p> <p>b) Gegenstände auf den Linsen oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern</p> <p>Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft</p>
4.3. Bremsleuchten		
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)</p> <p>Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig</p> <p>Keine Lichtquelle funktionstüchtig</p> <p>b) Linse leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)</p> <p>Linse stark beschädigt (mit Einfluss auf Lichtausstrahlung)</p> <p>c) Leuchte nicht sicher befestigt</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Prüfung anhand der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeuges	<p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Funktionsverzögerung</p> <p>Funktioniert nicht</p>

		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
		d) Die Funktionen der Warnleuchte der Sicherheitsbremse sind außer Betrieb oder funktionieren nicht einwandfrei.
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ Weißes Licht nach hinten ausgestrahlt; stark verringerte Leuchtkraft
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) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig
		b) Linse leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Linse stark beschädigt (mit Einfluss auf Lichtausstrahlung)
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Funktioniert nicht
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß ¹ (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)
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) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig
		b) Linse leicht beschädigt (kein

		Einfluss auf Lichtausstrahlung) Linse stark beschädigt (mit Einfluss auf Lichtausstrahlung) c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird
4.5.2. Ausrichtung (X)2	Prüfung mit Betätigung und mittels eines Scheinwerfereinstellgeräts	Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig) Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Funktioniert nicht
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹
		b) Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹
4.6. Rückfahrscheinwerfer		
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt
		b) Streu-/Abschlusscheibe schadhaft
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹
		b) Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Rückfahrscheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist
4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung		
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus
		b) Lichtquelle defekt: 1) Mehrfach-Lichtquelle 2) Einzel-Lichtquelle

		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹
4.8 Rückstrahler, auffällige (retroreflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln		
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt Rückstrahlung beeinträchtigt
		b) Rückstrahler nicht sicher befestigt Können abfallen
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß ¹ Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück
4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem		
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Vorrichtung funktioniert nicht Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß ¹
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung: falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt Fassung locker
		b) Isolierung beschädigt oder schadhaf Kann Kurzschluss verursachen
		c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei Bremsleuchten des Anhängers funktionieren überhaupt nicht
4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, einschließlich des Motorraums, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen Leitungen könnten heiße Teile, sich drehende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse

		haben sich gelöst (für Bremsung und Lenkung wichtige Teile)
		b) Leitungen leicht schadhaft Leitungen sehr schadhaft Leitungen äußerst schadhaft (für die Bremsung und Lenkung wichtige Teile)
		c) Isolierung beschädigt oder schadhaft Kann Kurzschluss verursachen Erhebliche Brandgefahr, Funkenbildung
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer und Rückstrahler (X)2	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler nicht vorschriftsgemäß ¹ Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert
		b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß ¹ Aufgrund der Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt
		c) Leuchte / Rückstrahler nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	a) Befestigung schadhaft Unsachgemäß befestigt Kann Kurzschluss verursachen.
		b) Leckage Austreten gefährlicher Stoffe
		c) Schalter defekt
		d) Sicherungen defekt.
		e) Lüftung unzureichend
5. AXSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG		
5.1. Achsen		
5.1.1. Achsen	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die	a) Achse gebrochen oder verbogen b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug

	Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt: übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten c) Sicherheitskritische Veränderung ³ Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend
5.1.2. Achsschenkelbolzen	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Achsschenkel gebrochen b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt d) Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt
5.1.3. Radlager	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung b) Radlager schwergängig oder klemmt Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung
5.2. Räder und Reifen		
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker

		<p>Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigt ist</p> <p>b) Nabe abgenutzt oder beschädigt</p> <p>Nabe abgenutzt oder beschädigt, so dass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist</p>
5.2.2. Räder	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a) Bruch oder defekte Schweißung</p> <p>b) Felgenreife unsachgemäß montiert</p> <p>Wird sich wahrscheinlich lösen</p> <p>c) Rad stark verbogen oder abgenutzt</p> <p>Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt</p> <p>d) Größe, technische Ausführung, Kompatibilität oder Typ des Rades nicht vorschriftsgemäß¹, so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird</p>
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens entweder durch Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder durch Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube	<p>a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß¹, so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird</p> <p>Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist</p> <p>b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingenrädern</p> <p>c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse</p> <p>d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten</p> <p>Cord sichtbar oder beschädigt</p> <p>e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar</p>

		Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß ¹ f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen: 1) flexible Spritzschutzeinrichtungen, 2) sicheres Fahren nicht beeinträchtigt g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß ¹ Cord-Schutzschicht beeinträchtigt h) Luftdrucküberwachungssystem defekt oder offensichtlich unwirksam Funktioniert offensichtlich nicht
5.3. Aufhängung		
5.3.1. Federn und Stabilisatoren	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Relativbewegung sichtbar Befestigungen extrem locker b) Federbauteil beschädigt oder gebrochen Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt c) Feder fehlt Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt d) Sicherheitskritische Veränderung ³ Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem funktioniert nicht
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte, falls vorhanden	a) Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Schwingungsdämpfer locker b) Schwingungsdämpfer beschädigt und erhebliche Leckage oder Funktionsstörung
5.3.2.1. Wirksamkeitstest der Dämpfung (X)2	Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte und Vergleichen der Unterschiede zwischen links/rechts	a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts b) Mindestwerte nicht erreicht

5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	<p>a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt</p> <p>Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p> <p>b) Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert</p> <p>Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen</p> <p>c) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System funktioniert nicht</p>
5.3.4. Aufhängungsgelenke	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (ZHM) über 3,5 Tonnen empfohlen	<p>a) Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt</p> <p>Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p> <p>b) Staubabdichtung stark verschlissen</p> <p>Staubabdichtung fehlt oder gerissen</p>
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	<p>a) System funktioniert nicht</p> <p>b) Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaft, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde</p> <p>Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt</p> <p>c) Hörbare Systemleckage</p>
6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE		
6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile		
6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a) Längs- oder Querträger des Rahmens leicht angebrochen oder verformt</p> <p>Längs- oder Querträger des Rahmens stark angebrochen oder verformt</p> <p>b) Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher</p> <p>Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile</p>

		unzureichend c) Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird Festigkeit der Teile unzureichend
6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen
6.1.3. Kraftstofftank, Kraftstoffleitungen, Kraftstofftank- und Kraftstoffleitungen-Heizsystem	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen mittels Leckagedetektor	a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel Brandgefahr; übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe c) Leitungen angescheuert Leitungen beschädigt d) Kraftstoffabsperrentil funktioniert nicht einwandfrei e) Brandgefahr aufgrund 1) Kraftstoffaustritts 2) eines mangelhaft abgeschirmten Kraftstofftanks oder Auspuffs 3) des Zustands des Motorraums f) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt ¹
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a) Locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt b) Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß ¹
6.1.5. Reserveradhalterung	Sichtprüfung	a) Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand b) Reserveradhalter gebrochen oder unsicher c) Reserverad unsicher am Halter befestigt Sehr große Gefahr, dass die

6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschleppvorrichtungen	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf Sicherungsvorrichtungen, und/oder Verwenden einer Prüfleere	<p>Einrichtung abfällt</p> <p>a) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb)</p> <p>Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)</p> <p>b) Bauteil übermäßig abgenutzt</p> <p>Unterhalb der Verschleißmarkierung</p> <p>c) Befestigung schadhaft</p> <p>Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Herunterfallens</p> <p>d) Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei</p> <p>e) Anhänge-Anzeige funktioniert nicht</p> <p>f) Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung)</p> <p>Kennzeichen nicht lesbar</p> <p>g) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>h) Verbindungseinrichtung zu schwach</p>
6.1.7. Kraftübertragung	Sichtprüfung	<p>a) Sicherungsbolzen locker oder fehlen</p> <p>Sicherungsbolzen locker oder fehlen, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist</p> <p>b) Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens</p> <p>c) Antriebswellengelenke oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens</p> <p>d) Flexible Kupplung beschädigt</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens</p>

		<p>e)Welle beschädigt oder verbogen</p> <p>f)Lagergehäuse gebrochen oder unsicher</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens</p> <p>g)Staubabdichtung stark verschlissen</p> <p>Staubabdichtung fehlt oder gerissen</p> <p>h)Unzulässige Veränderung am Antriebssystem</p>
6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung, wobei das Fahrzeug nicht unbedingt über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne stehen muss	<p>Befestigungen schadhaf, eindeutig und schwer beschädigt</p> <p>Befestigungen locker oder gebrochen</p>
6.1.9. Motorleistung (X)2	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	<p>a)Betätigungseinrichtung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens</p> <p>b)Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens</p>
6.2. Führerhaus und Karosserie		
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	<p>a)Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr</p> <p>Gefahr des Herabfallens</p> <p>b) Karosseriesäule unsicher</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p> <p>c)Eindringen von Motor- oder Abgasen</p> <p>Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen</p> <p>d)Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße</p>
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a)Karosserie oder Führerhaus unsicher</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p> <p>b)Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell</p> <p>c)Befestigung der Karosserie/des</p>

		<p>Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch</p> <p>Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist</p>
		<p>d) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p>
6.2.3. Türen und Türansläge	Sichtprüfung	<p>a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei</p> <p>b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen</p> <p>c) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhaf</p> <p>Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker</p>
6.2.4. Boden	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>Boden unsicher oder schwer beschädigt</p> <p>Stabilität unzureichend</p>
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	<p>a) Sitzstruktur defekt</p> <p>Sitz locker</p> <p>b) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei</p> <p>Sitz bewegt sich oder Rückenlehne kann nicht festgestellt werden</p>
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	<p>a) Sitze defekt oder unsicher</p> <p>b) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß</p>
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	<p>Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei</p> <p>Sicherer Betrieb beeinträchtigt</p>

6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Sprosse unsicher Stabilität unzureichend
		b) Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungsgefahr für Nutzer
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt
		b) Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß ¹ Zubehörteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt
		c) Hydraulische Einrichtung undicht Übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe:
6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert Können Verletzungen verursachen; können abfallen
		b) Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad
		c) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche
6.2.11. Ständer	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
		c) Gefahr des Aufklappens während der Fahrt
6.2.12. Griffe und Fußstützen	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
7. SONSTIGE AUSSTATTUNG		
7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme		
7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a) Verankerungspunkt schwer beschädigt Stabilität beeinträchtigt
		b) Verankerung locker
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a) Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert
		b) Sicherheitsgurt beschädigt

		Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung
		c) Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß ¹
		d) Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei
		e) Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Gurtstraffer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
		c) Airbag offensichtlich nicht funktionstüchtig
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
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
7.2. Feuerlöscher (X)2	Sichtprüfung	a) Fehlt
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs
		b) Defekt
		Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt
7.4. Warndreieck (X)2	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unvollständig
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹
7.5. Verbandskasten(X)2	Sichtprüfung	Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß ¹
7.6. Unterlegkeil(e) (X)2	Sichtprüfung	Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, Stabilität oder Abmessungen unzureichend
7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Funktioniert nicht ordnungsgemäß

		<p>Funktioniert überhaupt nicht</p> <p>b) Betätigungseinrichtung unsicher</p> <p>c) Nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden</p>
7.8. Tachometer	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	<p>a) Nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Fehlt (falls vorgeschrieben)</p> <p>b) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>Funktioniert überhaupt nicht</p> <p>c) Keine ausreichende Beleuchtung</p> <p>Überhaupt keine Beleuchtung</p>
7.9. Kontrollgerät	Sichtprüfung	<p>a) Nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>b) Vorrichtung funktioniert nicht</p> <p>c) Verplombung schadhaft oder fehlt</p> <p>d) Einbauschild fehlt, ist unleserlich oder veraltet</p> <p>e) Unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich</p> <p>f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern</p>
7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgeräte vorhanden)	<p>a) Nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>b) Offensichtlich keine Funktion</p> <p>c) Abregelgeschwindigkeit falsch eingestellt</p> <p>d) Verplombung schadhaft oder fehlt</p> <p>e) Einbauschild fehlt oder ist unleserlich</p> <p>f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern</p>
7.11. Kilometerzähler (X)2	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	<p>a) Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen</p> <p>b) Funktioniert offensichtlich nicht</p>
7.12. Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC) (falls eingebaut)	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	<p>a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt</p> <p>b) Kabel beschädigt</p> <p>c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt</p> <p>d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei</p> <p>e) ESC-Störungsanzeige (MIL)</p>

		weist auf Fehler im System hin
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an
8. UMWELTBELASTUNG		
8.1. Geräuschpegel		
8.1.1. Geräuschdämpfungssystem	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)	<p>a) Geräuschpegel übersteigt den in den Vorschriften¹ festgelegten Maximalwert</p> <p>b) Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart geändert, dass der Lärmpegel beeinträchtigt wird.</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>
8.2. Auspuffabgase		
8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren		
8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich defekt</p> <p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen</p>
8.2.1.2. Gasförmige Emissionen	<p>Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (5):</p> <p>Messung mit Hilfe eines den Vorschriften¹ entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung und unter Berücksichtigung der einschlägigen Typzulassungsvorschriften die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems zulassen, wobei die Empfehlungen</p>	<p>a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe</p> <p>b) 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>des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI (5):</p> <p>Messung mit einem den Vorschriften¹ entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen¹</p> <p>Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen</p>	<p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften¹</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> <p>—bei Leerlauf des Motors: 0,3 % (⁵)</p> <p>—bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften¹;</p> <p>c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben</p> <p>d) Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an</p>
8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren		
8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich defekt</p> <p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen</p>
8.2.2.2. Abgastrübung Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	<p>Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (6):</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 nicht betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems.</p>	<p>a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften¹ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:</p> <p>Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p>

	<p>Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. 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 VI (7):</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 nicht betätigt wird, oder Auslesen des OBD unter Beachtung der Empfehlungen des Herstellers und anderer Anforderungen¹.</p> <p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein.</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</p>	
--	--	--

	<p>Motoröltemperatur von mindestens 80 °C 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 Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült</p>	
		<p>b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die Verwendung von Referenzwerten in den Vorschriften¹ nicht vorgesehen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Saugmotoren: 2,5 m-1 — Turbomotoren: 3,0 m-1, oder — bei gemäß den einschlägigen Vorschriften¹ bezeichneten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen¹: <p>1,5 m-1 (8)</p> <p>oder 0,7 m-1 (9)</p>
	<p>Prüfverfahren:</p> <p>1. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader</p>	

	<p>müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</p> <p>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.</p> <p>3. Bei jedem lastfreien 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 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</p>	
--	---	--

	<p>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. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, 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 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>	
8.3. Unterdrückung elektromagnetischer Interferenzen		
Funkentstörung (X)2		Nichteinhaltung einer Bestimmung der Vorschriften ¹
8.4. Andere umweltrelevante Positionen		
8.4.1. Flüssigkeitsverlust		<p>Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann</p> <p>Dauertropfenbildung, die eine sehr schwere Gefahr darstellt</p>

B. Diagnosepunkte

1. Allgemeiner Zustand des Fahrzeugs
 - 1.1. Korrosion, die die Sicherheit nicht beeinträchtigt
 - 1.2 Unfall-/Reparatur-/Einbruchspuren
 - 1.3 Zustand des Innenraums
 - 1.4. Eindringen von Wasser
2. On Board Diagnostics (wenn durchführbar)
 - 2.1. EOBD
 - 2.2. Aktive Sicherheitshilfen
 - 2.3. Passive Sicherheitshilfen
3. Mechanische Teile
 - 3.1. Alternator
 - 3.2. Treibriemen
 - 3.3. Vergasung/Kraftstoffeinspritzung/Dieseinspritzung
 - 3.4° Kupplung
 - 3.5 Motor
 - 3.6. Anlasser
 - 3.7. Übertragung
 - 3.8. Schaltung
4. Verkleidungsteile
 - 4.1. Stoßstangen
 - 4.2. Abdeckungen
 - 4.3. Türen
 - 4.4. Motorhaube
 - 4.5. Kotflügel
 - 4.6. Spoiler
5. Leuchten:
 - 5.1. Scheinwerferwaschanlage und Scheinwerferwischer
 - 5.2. Nebelscheinwerfer
6. Ausrüstungen:
 - 6.1° Klimaanlage
 - 6.2. Scheibenbedienungsrichtung
 - 6.3. Innensteuerung
 - 6.4. Feuerlöschgerät
 - 6.5. Hülse für Sicherheitsbolzen
 - 6.6. Zentralverriegelung
 - 6.7. Warndreieck
 - 6.8. Armaturenbrett
 - 6.9. Wagenheber
 - 6.10. Schiebedach
 - 6.11. Ersatzrad
 - 6.12. Belüftung
 - 6.13. Verbandskasten

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

⁽²⁾ 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).

⁽³⁾ 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).

⁽⁴⁾ Beispiel: 2,5 m/s² für Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3, die zum ersten Mal vor dem 1. Januar 2012 zugelassen worden sind.

⁽⁵⁾ 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.

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

⁽⁷⁾ Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

⁽⁸⁾ Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG, so wie abgeändert durch die Richtlinie 98/69/EG oder später, 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.

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

ANMERKUNGEN:

¹ „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.

² (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.

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

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 9. Mai 2018 zur Abänderung 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 als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 17. Mai 2018

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident
W. BORSUS

Der Minister für Umwelt, den ökologischen Wandel, Raumordnung, öffentliche Arbeiten,
Mobilität, Transportwesen, Tierschutz, und Gewerbegebiete
C. DI ANTONIO

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2018/202912]

17 MEI 2018. — Besluit van de Waalse Regering tot wijziging 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

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, artikel 1, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, en artikel 2, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op 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 ;

Gelet op het verslag van 26 oktober 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 Waalse Adviescommissie “administratie-industrie” gegeven op 29 januari 2018 ;

Gelet op advies 62.398/4 van de Raad van State, gegeven op 27 november 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 :

Artikel 1. Bij dit besluit worden de volgende Richtlijnen gedeeltelijk omgezet:

1° Richtlijn 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten;

2° Richtlijn 2014/45/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.

Art. 2. In artikel 1, § 2, 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, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) er worden de punten *4bis*, *4ter* en *4quater* ingevoegd, luidend als volgt:

“4bis. “Waalse Minister”: de Minister bevoegd voor de verkeersveiligheid;”;

4ter. “Waalse bevoegde instantie”: de Waalse Minister of diens afgevaardigde;”;

b) in punt 5., worden de woorden “de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Dienst Voertuigen, waarvan de kantoren gelegen zijn in City Atrium - Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel,” vervangen door de woorden “de Waalse Overheidsdienst - Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen”;

c) in punt 6., worden de woorden “Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Directie Certificering en Inspectie, waarvan de kantoren gelegen zijn in City Atrium - Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel” vervangen door de woorden “Waalse Overheidsdienst - Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen”;

d) in punt 7., wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

e) hetzelfde artikel wordt aangevuld met de punten 124, 125, 126, 127, 128, 129 en 130 luidend als volgt :

“124. “alternatieve brandstoffen” : brandstoffen of energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de wegvervoersector beter worden. Deze omvatten:

de elektriciteit verbruikt door alle soorten elektrische voertuigen;

b) waterstof;

c) aardgas, biomethaan inbegrepen, in gasvorm en in vloeibare vorm;

d) vloeibaar petroleumgas;

e) mechanische energie voortvloeiend uit een aan boord gebrachte opslag of bron, met inbegrip van de residuele warmte;

125. “door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig”: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd ;

126. “gebreken”: technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle worden vastgesteld;

127. “kleine gebreken”: 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;

128. “grote gebreken”: 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;

129. “gevaarlijke gebreken”: gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen of gevolgen hebben voor het milieu, en die rechtvaardigen dat een Lidstaat of zijn bevoegde instanties het gebruik van het voertuig op de openbare weg kan of kunnen verbieden.”

130. “voertuig dat een historisch belang vertoont”: elk voertuig data an volgende gezamenlijke voorwaarden voldoet :

- minstens dertig jaar geleden voor het eerst gebouwd en in het verkeer gesteld zijn ;
- het type ervan, zoals omschreven in dit artikel, wordt niet meer geproduceerd,
- het wordt op historisch vlak gevrijwaard en in oorspronkelijke toestand behouden, en de technische kenmerken van de hoofdbestanddelen ervan ondergaan geen enkele essentiële omvorming.

De bevoegde Waalse overheidsdienst omschrijft wat zij verstaat onder essentiële omvorming en hoofdbestanddelen. ».

Art. 3. In artikel 2, § 2, 7°, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 17 juni 2013 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 maart 2014, wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“De voertuigen die sedert meer dan vijftig jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, § 2 van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zijn enkel onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 10 § 4, 1, eerste lid, 23 § 1, § 2, A en D, § 3, § 4, § 5, § 6 en § 7, 23bis, § 1, § 2, § 4, § 5, 23ter, 23quater, 23quinqüies, 23sexies § 1, 1°, 2°, 4° en 6°, § 2, § 3 en § 4, 1°, 23septies, 23octies, 23novies, § 1 en 3, 23decies, 23undecies, 24, 25, 26, 42, 45, § 1, 1° en 3°, 47, § 1, 1, alinea 1, 54, § 1, 1° en 3°, 70, § 2 en 80.”.

Art. 4. In artikel 3bis, § 10, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, wordt het woord “Ons” vervangen door de woorden “de Waalse Minister”.

Art. 5. In artikel 4bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 1, eerste lid, worden de woorden “de Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “de Waalse Regering”;

2° in 2, eerste lid, worden de woorden “de Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

3° in 2, tweede lid, worden de woorden “de Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “de Waalse Regering”.

Art. 6. In artikel 4ter van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de woorden “de bevoegde instantie of een door de bevoegde instantie aangeduide technische dienst of elk ander organisme, op de vastgestelde plaatsen, dagen en uren” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie of een technische dienst of elk ander organisme aangeduid door de Waalse bevoegde instantie op de vastgestelde plaatsen, dagen en uren”.

Art. 7. In artikel 5 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, eerste lid, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

2° in § 3, 3, tweede lid, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

3° in § 3, 4, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

Art. 8. In artikel 8, § 5, zesde lid, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 6 april 14, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Waalse Minister”.

Art. 9. In artikel 10 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 14 april 2009 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 6 september 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, derde lid, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

2° in 2, 8, tweede lid, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Waalse Minister”;

3° in § 2, 8, derde lid, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

4° in § 2, 10, b), worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Waalse Minister”;

5° in § 4, 1, zevende lid, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

6° in § 4, 2, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Waalse Minister”;

7° in § 4, 3, tweede lid, worden de woorden “de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Dienst Voertuigen, waarvan de kantoren gelegen zijn in City Atrium - Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel” vervangen door de woorden “de instantie bevoegd voor de goedkeuring”.

Art. 10. In artikel 14, § 1, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

3° in punt 10, wordt het woord “Waalse” ingevoegd vóór de woorden “bevoegde instantie”;

2° in punt 11 worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur” vervangen door de woorden “de instantie bevoegd voor goedkeuring”.

Art. 11. In artikel 16ter van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, 1, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Waalse Minister”;

2° in § 1, 5, 5°, worden de woorden "de administratie" vervangen door de woorden "de instantie bevoegd voor de goedkeuring";

3° in § 1, 5, 6°, worden de woorden "de ambtenaren van de administratie" vervangen door de woorden "de personeelsleden van de instantie bevoegd voor de goedkeuring";

4° in § 3, 4, worden de woorden "Minister bevoegd voor het wegverkeer" vervangen door de woorden "Waalse Minister";

5° in § 7, 1, worden de woorden "Minister bevoegd voor het wegverkeer" vervangen door de woorden "Waalse Minister".

Art. 12. In artikel 18, § 3, van hetzelfde besluit worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen" vervangen door de woorden door "de Waalse Minister".

Art. 13. In artikel 19, § 1, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 16 september 1991 en 15 december 1998, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen" vervangen door de woorden door "de Waalse Minister".

Art. 14. In artikel 20 van hetzelfde koninklijk besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 december 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 1, eerste lid, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen" vervangen door de woorden "de Waalse Minister";

2° in § 4, worden de woorden "de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde," vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

Art. 15. In artikel 21, § 3, eerste lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 januari 1971 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 september 1985, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen" vervangen door de woorden door "de Waalse Minister".

Art. 16. In artikel 22, eerste lid, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, worden de woorden "Minister van Verkeerswezen" vervangen door de woorden "Waalse Minister".

Art. 17. In artikel 23, § 2, D, van hetzelfde besluit, vervangen bij de koninklijke besluiten van 15 december 1998 en 17 maart 2003, worden de woorden "De Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde," vervangen door de woorden "De Waalse bevoegde instantie".

Art. 18. In artikel 23ter, van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het besluit van de Waalse Regering van 20 oktober 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° § 1 wordt aangevuld met punten 8° luidend als volgt :

" 8° de in artikel 2, § 2, 7°, bedoelde voertuigen die sedert meer dan dertig tot vijftig jaar in gebruik zijn genomen zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, § 2, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen en vervolgens om de twee jaar, met uitzondering van de langzame voertuigen;

2° in § 3, worden de woorden "§ 1, 1° tot 7°" vervangen door de woorden "§ 1, 1° tot 8°";

3° in § 4, worden de woorden "de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft," vervangen door de woorden "de Waalse Minister".

Art. 19. In artikel 23quinquies van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, worden de woorden "artikelen 23ter, § 1, 4° tot 7°" vervangen door de woorden "artikelen 23ter, § 1, 4° tot 8°".

Art. 20. In artikel 23sexies van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 april 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 3 worden de woorden "bij de Federaal Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" vervangen door de woorden "bij het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst".

2° § 4, 1°, wordt vervangen als volgt:

"1° Voor de niet-periodieke keuring vermeld in § 1, 3°, moet het voertuig worden aangeboden met het voor dit voertuig laatst afgeleverd kentekenbewijs en met een kentekenplaat waarvan de minister of diens afgevaardigde de eigenschappen en de desbetreffende dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid bepaalt.;"

3° in § 4, 3°, vierde lid, wordt het woord "Belgische" opgeheven.

Art. 21. In artikel 23novies, § 1, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, vervangen bij het koninklijk besluit van 26 april 2006 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 1 juni 2011, worden de woorden "de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie".

Art. 22. In artikel 23decies van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 1 juni 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1, in § 1, 2°, worden de woorden " die als kleine gebreken worden gecategoriseerd" ingevoegd tussen de woorden "technische gebreken" en het woord "vertoont";

2° in § 1, 3°, worden de woorden "die als kleine gebreken worden gecategoriseerd," ingevoegd tussen de woorden "reglementaire bepalingen" en het woord "vertoont";

3° § 2 wordt vervangen als volgt:

"§ 2. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt drie maanden indien, ongeacht eventuele tekortkomingen zoals bepaald in § 1, enkel bepaalde administratieve tekortkomingen die als kleine gebreken gecategoriseerd worden en omschreven door de Waalse bevoegde instantie vastgesteld worden." 4° § 3 wordt aangevuld met volgende zin:

"Deze gebreken worden als grote gebreken gecategoriseerd";

5° § 4, eerste lid, wordt aangevuld met volgende zin:

“Deze gebreken worden als grote gebreken gecategoriseerd”;

6° in § 6, eerste lid, worden de woorden “de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde,” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”.

Art. 23. In artikel 23*undecies* van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1 wordt aangevuld met punten 29° en 30° luidend als volgt :

“29° terbeschikkingstelling van het personeel voor de uitvoering van controles op een keuringslijn op verplaatsing: heffingen bedoeld in 1^o tot 28^o voor de daar verrichte prestaties met een minimum van:

a) halve dag..... 700 euro;

a) volledige dag..... 1.300 euro.

30° opstellen en uitreiken van een attest ter bevestiging dat het voertuig een historisch belang vertoont als omschreven in artikel 1, § 2 : 25,90 EUR. »”;

2° § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De in § 1 bedoelde bedragen worden automatisch op 1 januari van elk jaar aangepast naar gelang van de evolutie van de gezondheidsindex van de maand november van het vorige jaar. Bij de indexering wordt het resultaat, in voorkomend geval, afgerond tot de dichtstbijzijnde gehele decimaal.

De aanvangsindex is die van de maand november 2009.”;

3° in § 3, eerste lid, worden de woorden “de Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

4° in § 3, tweede lid, worden de woorden “de Minister of zijn afgevaardigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

5° in § 3, derde lid, worden de zinnen “Overmacht kan inzonderheid een laattijdige aanbieding voor keuring dekken, wanneer er geen oproeping voor de keuring verstuurd werd. In dit opzicht zal de F.O.D. Mobiliteit en Vervoer bij de keuringsinstelling nagaan of de oproeping al dan niet verstuurd werd.” opgeheven.

Art. 24. In artikel 28 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 december 1975 en laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 4, 2, worden de woorden “(bij de Minister van Verkeerswezen, Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur), (Wegverkeer - Technische Directie), (Wetstraat 155, 1040 Brussel)” vervangen door de woorden “bij de instantie bevoegd voor de goedkeuring”;

2° in § 4, 4, worden de woorden “de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

3° in § 4, 9, eerste lid, worden de woorden “het (Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur)” vervangen door de woorden “het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst”;

4° in § 4, 9, eerste lid, worden de woorden “de Minister van Verkeerswezen of diens afgevaardigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

5° in § 4, 9, derde lid, 3, wordt het woord “België” vervangen door de woorden “het Waalse Gewest”;

6° in § 4, 10, worden de woorden “de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

7° in § 4, 12, worden de woorden “de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

8° in § 5, 1°, worden de woorden “De Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

9° in § 5, 1°, worden de woorden “De Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid” vervangen door de woorden “de instantie bevoegd voor de goedkeuring”;

10° in § 6, 3, 1°, worden de woorden “de FOD Mobiliteit en Vervoer” telkens vervangen door de woorden “de instantie bevoegd voor de goedkeuring”.

Art. 25. In artikel 31, § 1, 4°, tweede lid, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, worden de woorden “De Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “De Waalse bevoegde instantie”.

Art. 26. In artikel 32*bis* van hetzelfde koninklijk besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 1.1.3., worden de woorden “de Minister van Openbare Werken, of zijn afgevaardigde, en die voldoet aan de voorwaarden die hij vaststelt” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie, en die voldoet aan de voorwaarden die zij vaststelt”;

2° in 2.1.2, tweede lid, worden de woorden “de Minister van Verkeerswezen of zijn afgevaardigde” vervangen door de woorden “de Waalse bevoegde instantie”;

3° punt 2.2 wordt vervangen als volgt:

“2.2. De maximale toegelaten massa zijn:

a) voor enkelvoudige voertuigen met 2 assen : 19 500 kg ;

b) voor enkelvoudige voertuigen met 3 assen : 26 000 kg ;

c) voor gelede voertuigen met vouwbalg : 28 000 kg.

Voor de door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen, met uitzondering van de enkelvoudige voertuigen met twee assen; het in het eerste lid bedoelde maximaal toegestane gewicht wordt met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 000 kg.”;

4° punt 3.2.1 wordt aangevuld met volgend lid :

“Voor de door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met 3 assen: het in het eerste lid bedoelde maximaal toegestane gewicht wordt met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 000 kg.”;

5° in 3.2.4. wordt “35 000 kg” vervangen door “40 000 kg”;

6° in 8 2, worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel” vervangen door de woorden “de instantie bevoegd voor de goedkeuring”.

Art. 27. In artikel 34, § 1, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden "De Minister of zijn gemachtigde" worden vervangen door de woorden "De Waalse bevoegde instantie";

2° de woorden "De Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid is belast" worden vervangen door de woorden "De instantie bevoegd voor de goedkeuring is belast".

Art. 28. In artikel 39 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 2, 5, worden de woorden "De Minister van Verkeerswezen is belast" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie is bevoegd";

2° in § 3, 1, d), worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Dienst Wegverkeer, Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

3° in § 3, 2, d), worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Dienst Wegverkeer, Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

4° in § 3, 5, worden de woorden "De Minister of zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

5° in § 3, 5, worden de woorden "De Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid is belast" vervangen door de woorden "De instantie bevoegd voor de goedkeuring is belast".

Art. 29. In artikel 40 van hetzelfde koninklijk besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 3, 2°, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

2° in 4, 2°, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

3° in 5, 2°, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

Art. 30. In artikel 43 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 3, 3°, b), worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

2° in § 4, 1, worden de woorden "de minister bevoegd voor het wegverkeer of zijn afgevaardigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie".

Art. 31. In artikel 54 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 december 1975 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, 2°, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

2° in § 5 worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

3° in § 6, 1°, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

4° in § 6, 2°, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

5° in § 6, 4°, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

6° in § 6, 5°, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen" vervangen door de woorden "de Waalse Minister".

Art. 32. In artikel 57, § 10, 2°, van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst".

Art. 33. In artikel 58 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 4.3, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

2° in 5.1, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

3° in 6 worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie".

Art. 34. In artikel 59 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 21 mei 1987 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 1.2.1.2 en 1.2.2.2, worden de woorden "het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer - Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

2° in 2.4.1.5 worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie".

Art. 35. In artikel 60 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 21 mei 1987, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 3.2.3 worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

2° in 4.3.1 worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie".

Art. 36. In artikel 72, tweede lid, van hetzelfde besluit, worden de woorden "kan worden opgelegd" vervangen door de woorden "door de Waalse Minister kan worden opgelegd".

Art. 37. In artikel 77 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 januari 2009, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in 5.1, § 2, 5.2, 5.4 en 6.4.3, worden de woorden "Minister die het Vervoer onder zijn bevoegdheid heeft of zijn afgevaardigde" telkens vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

2° in 5.2, worden de woorden "Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Voertuigen" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

3° in 5.2, worden de woorden "het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

4° in 5.3.1, eerste lid, worden de woorden "het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid" vervangen door de woorden "het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

5° in 5.3.1, tweede lid, worden de woorden "de ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" vervangen door de woorden "de personeelsleden van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

6° in 5.3.1, tweede lid, worden de woorden "de Minister of zijn afgevaardigde" vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

7° in 5.3.2, eerste lid, worden de woorden "ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" vervangen door de woorden "personeelsleden van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst";

8° in 5.3.2, tweede lid, wordt het woord "Koning" vervangen door de woorden "Waalse Minister";

9° in 5.6, worden de woorden "Minister die het Vervoer onder zijn bevoegdheid heeft," telkens vervangen door de woorden "de Waalse Minister";

10° in 5.8, worden de woorden "gestort op rekening nummer IBAN : BE86 6792 0060 1050 - BIC : PCHQ BE BB van het Directoraat Generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Ontvangsten." vervangen door de woorden "betaald op de wijze vermeld in de betalingsaanvraag";

11° in 8, a), worden de woorden "gemachtigde ambtenaar van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer," vervangen door de woorden "gemachtigd personeelslid van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst".

Art. 38. In artikel 78*bis* van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de woorden "is gemachtigd" vervangen door de woorden "en de Waalse Minister zijn, ieder wat hem betreft, gemachtigd".

Art. 39. In bijlage 1 bij hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, worden de woorden "het Ministerie van Verkeerswezen" vervangen door de woorden "de instantie bevoegd voor de goedkeuring".

Art. 40. In bijlage 11 bij hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 november 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in aanhangsel I, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of diens gemachtigde" telkens vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

2° in aanhangsel III, 1.1, worden de woorden "de Minister van Verkeerswezen of diens gemachtigde" telkens vervangen door de woorden "de Waalse bevoegde instantie";

9° in aanhangsel IV, worden de woorden "Namens de Minister: Voor de Directeur-Generaal: De Hoofdingenieur-Directeur," vervangen door de woorden "Namens de Waalse minister of diens afgevaardigde".

Art. 41. In hetzelfde besluit, wordt bijlage 15, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, vervangen bij bijlage 1 die bij dit besluit gaat.

Art. 42. In bijlage 21 bij hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 februari 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "van de Minister die het Vervoer onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde" worden telkens vervangen door de woorden "van de Waalse bevoegde instantie";

3° de woorden "Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid" worden telkens vervangen door de woorden "Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst".

Art. 43. In bijlage 29 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden de woorden "de Dienst Voertuigen" vervangen door de woorden "de instantie bevoegd voor de goedkeuring".

Art. 44. In hetzelfde besluit, wordt bijlage 41, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, vervangen bij bijlage 2 die bij dit besluit gaat.

Art. 45. Dit besluit treedt in werking op 20 mei 2018.

Art. 46. De voertuigen bedoeld in artikel 3 van dit besluit dienen binnen de 36 maanden volgend op de inwerkingtreding van dit besluit aan de periodieke technische keuring te worden onderworpen.

Art. 47. De Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 17 mei 2018.

Voor de Regering :

De Minister-President,

W. BORSUS

De Minister van Leefmilieu, Ecologische Overgang, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken,
Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industriezones,

C. DI ANTONIO

Bijlage 1

“Bijlage 15 bij 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.

Deze bijlage vermeldt de systemen en onderdelen van voertuigen die moeten worden gecontroleerd; de aanbevolen controlemethodes worden er in detail uiteengezet alsook de relevante criteria aan de hand waarvan moet worden bepaald of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

De controle heeft minstens betrekking op de volgende punten en methodes, behalve:

- als de controlemethodes in deze bijlage vanwege het ontwerp van het voertuig niet kunnen worden toegepast;
- 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 ervan.

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

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.

Onderdeel	Methode	Redenen van het gebrek
0. AANWIJZING VAN HET VOERTUIG		
0.1. Kentekenplaten (indien geëist)	Visuele contrôle.	a) Kentekenplaat ontbreekt of zit zo los dat de plaat ervan af zou kunnen vallen
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvindbaar.
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst of komt niet overeen met de voertuigdocumenten.
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.

1. REMUITRUSTING		
1.1. Mechanische toestand en werking		
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	<p>Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.</p> <p>Noot : Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.</p>	<p>a) Draaipunt zit te strak.</p> <p>b) Vertoont te veel slijtage/speling.</p>
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal / de handrem	<p>Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.</p> <p>Noot : Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.</p>	<p>a) De vrije slag is te groot of te klein.</p> <p>b) Het rempedaal of de handrem komt niet goed vrij.</p> <p>Functioneert niet goed.</p> <p>c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.</p>
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	<p>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 signaalrichting, de veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit en de overdrukklep.</p>	<p>a) Er is te weinig druk voor opeenvolgende remmingen</p> <p>1) minstens viermaal bediening van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden of wanneer het meetinstrument gevaar signaleert.</p> <p>2) minstens tweemaal bediening van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden of wanneer het meetinstrument gevaar signaleert.</p> <p>b) Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten¹.</p> <p>c) De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukklep functioneert niet.</p>
		<p>d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage.</p> <p>e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden.</p> <p>Onvoldoende prestaties van de hulprem.</p>
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele contrôle.	Verklikker of manometer werkt

		slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld.
1.1.5. Handbediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage. b) De bediening is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los. c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt. d) Functioneert niet behoorlijk.
1.1.6. Parkeerremregelaar, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten. b) Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Buitensporige slijtage. c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling. d) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet. e) Slechte werking, verklikker defect.
1.1.7. Remkleppen : voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. Functioneert niet goed. b) Het olieverlies uit de compressor is te groot. c) Klep zit los of is slecht gemonteerd. d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Functioneert niet goed.
1.1.8. Koppelingskoppen voor aanhangwagenremsystemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel en ontkoppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Functioneert niet goed. b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Functioneert niet goed. c) Ernstige lekkage. Functioneert niet goed. d) Functioneert niet correct. Werking van de rem

		aangetast.
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle.	<p>a) Reservoir is licht beschadigd of enigszins verroest.</p> <p>Reservoir ernstig beschadigd. Reservoir is verroest of lekt.</p> <p>b) Werking onwateringsventiel is aangetast.</p> <p>Geen werking onwateringsventiel.</p> <p>c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.</p>
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.</p> <p>Inrichting werkt niet.</p> <p>b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.</p> <p>De hoofdcilinder is defect of lekt.</p>

		<p>c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.</p> <p>De hoofdcilinder zit los.</p> <p>d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.</p> <p>Remvloeistof ver onder het MIN-teken.</p> <p>Geen remvloeistof zichtbaar.</p> <p>e) De dop van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.</p> <p>f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.</p> <p>g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot het remvloeistofniveau werkt slecht.</p>
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.</p> <p>b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).</p> <p>Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).</p> <p>c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.</p> <p>Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.</p>

		d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade.
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. b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Slangen zijn beschadigd of gescheurd. c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen). d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd. e) Slangen zijn poreus.
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle.	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. minimum-teken zichtbaar. Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage: minimum-teken niet zichtbaar. b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast. c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.
1.1.14. Remtrommels en schijven	Visuele controle.	a) Trommel of schijf vertoont slijtage. Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken. b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast. c) Trommel of schijf ontbreekt. d) Ankerplaat zit los.

1.1.15. Remkabels, stangen, hefbomen, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.</p> <p>b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.</p> <p>c) Kabel, stang of verbinding onveilig.</p> <p>d) Kabelgeleiding is defect.</p> <p>e) Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.</p> <p>f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.</p>
1.1.16. Remcilinders	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Cilinder gescheurd of beschadigd. Remvermogen aangetast.</p> <p>b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast.</p> <p>c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast.</p> <p>d) Cilinder lekt. Kans op scheuren.</p> <p>e) De slag van de zuiger of van het diafragma mechanisme is te klein of te groot. Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).</p> <p>f) Stofkap beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.</p>
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Overbrenging is defect.</p> <p>b) Overbrenging is niet juist afgesteld.</p> <p>c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS). Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.</p> <p>d) Remkrachtregelaar ontbreekt.</p> <p>e) Identificatieplaat ontbreekt.</p> <p>f) Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p>
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.

		b) Remhefboom is defect.
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.
1.1.19. Continuëreminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Onveilige koppelingen of bevestigingen. Functioneert niet goed.
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen.	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a) Andere apparatuur zoals de antivriespomp en de luchtdroger vertonen uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast.
		b) Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeemfunctionaliteit aangetast.
		c) Onderdelen zitten los of slecht gemonteerd.
		d) Onveilige wijziging van een onderdeel ³ . Remvermogen aangetast.
1.1.22. Testkoppelingen	Visuele controle.	a) Ontbreekt.
		b) Beschadigd. Onbruikbaar of lekkend.
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem		
1.2.1. Remkracht	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.
		b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of, in geval van een test op de weg: voertuig wijkt te veel. De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op.

		d) Abnormale hoge reactietijd van een wiel.
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.
1.2.2. Efficiëntie	<p>Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende verdragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen.</p> <p>Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>	<p>Lever niet minstens de volgende waarden op:</p> <p>1. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1 januari 2012:</p> <p>categorie M1: 58 % categorieën M2 en M3: 50 % categorie N1: 50 % categorieën N2 en N3: 50 % categorieën O2, O3 en O4: voor opleggers: 45 % voor aanhangwagens met trekstang: 50 %</p> <p>2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd vóór 1 januari 2012:</p> <p>categorieën M1, M2 en M3: 50 %⁽¹⁾ categorie N1: 45 % categorieën N2 en N3: 43 %⁽²⁾ categorieën O2, O3 en O4: 40 %⁽³⁾</p>
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)		
1.3.1. Remkracht	Remkracht Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	<p>a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.</p> <p>Geen remkracht op een of meer wielen.</p> <p>b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of, in geval van een test op de weg: voertuig wijkt te veel.</p> <p>De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.</p> <p>c) De remkracht loopt niet geleidelijk op.</p>
1.3.2. Efficiëntie	Remkracht Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50 % ⁽⁴⁾ van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten

		maximummassa. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem		
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan op een remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. Minder dan 50 % van de remkrachtwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.
1.4.2. Efficiëntie	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.
1.5. Duurzaamheid remkracht van de reminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar b) Installatie werkt niet.
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen. c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd. d) Bedrading is beschadigd. e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd. f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.

1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen. c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
1.8. Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken. Dreigend gevaar op falen.
2. STUURINRICHTING		
2.1. Mechanische toestand		
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw. b) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit. c) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit. d) Stuuras vertoont te veel speling. Aantasting van de functionaliteit. e) Lekt. Vorming van druppels.
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar. b) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen. Bevestigingen ernstig aangetast. c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken. Bevestigingen ernstig aangetast. d) Stuurhuis is gebroken. Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken. b) Verbindingen vertonen te veel

	of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	<p>slijtage.</p> <p>Groot gevaar op losraken.</p> <p>c)Onderdelen zijn gebroken of vervormd.</p> <p>Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.</p> <p>d)Borgmiddelen niet aanwezig.</p> <p>e)Foutieve uitlijning van de onderdelen</p> <p>f)Onveilige modificatie³.</p> <p>Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.</p> <p>g)Stofkap beschadigd of versleten.</p> <p>Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.</p>
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	<p>a)De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.</p> <p>b)Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.</p>
2.1.5. Stuurbekrachtiging	Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de stuurbekrachtiging werkt.	<p>a)Vloeistof lekkage of werking aangetast.</p> <p>b)Onvoldoende vloeistof : onder MIN-teken.</p> <p>Ontoereikend reservoir.</p> <p>c) Mechanisme werkt niet.</p> <p>Besturing aangetast.</p> <p>d)Mechanisme is gebroken of zit los.</p> <p>Besturing aangetast.</p> <p>e)Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.</p> <p>Besturing aangetast.</p> <p>f) Onveilige modificatie³.</p> <p>Besturing aangetast.</p> <p>g)Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie.</p> <p>Besturing aangetast.</p>
2.2. Stuur, stuurkolom		

2.2.1. Toestand van het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	<p>a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Groot gevaar op losraken.</p> <p>b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Groot gevaar op losraken.</p> <p>c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Groot gevaar op losraken.</p>
2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppelingen en vorken en stuur Dempers	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	<p>a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.</p> <p>b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolom as.</p> <p>c) Flexibele koppeling is stuk.</p> <p>d) Bevestiging is defect. Groot gevaar op losraken.</p> <p>e) Onveilige modificatie³.</p>
2.3. Spling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbevestiging en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	Te veel speling bij het sturen Besturing aangetast
2.4. Wieluitlijning (X) ²	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	<p>Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant¹.</p> <p>Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.</p>
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een wiel spelingsdetector.	<p>a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.</p> <p>b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>c) Bevestiging is defect.</p>

		Bevestigingen ernstig aangetast.
2.6. Elektronische stuurbekrachtiging (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	<p>a) Het waarschuwingslampje van de EPS-stuurbekrachtiging wijst op een defect in de installatie.</p> <p>b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen.</p> <p>Besturing aangetast.</p> <p>c) Bekrachtiging werkt niet.</p> <p>d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>
3. ZICHT		
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanop de bestuurderszitplaats.	<p>Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert.</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p>
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	<p>a) Ruiten of transparante panelen zijn gebarsten of verkleurd.</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p> <p>b) Ruiten of transparante panelen, reflecterende of gekleurde folie, zijn niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p> <p>c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.</p> <p>Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.</p>
3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen	Visuele controle.	<p>a) Spiegel of inrichting ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten¹.</p> <p>Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.</p> <p>b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los.</p> <p>Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.</p> <p>c) Noodzakelijk blikveld is er niet.</p>
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>b) Wissersblad is defect.</p> <p>Wissersblad ontbreekt of is</p>

		duidelijk defect.
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat: gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld. Sproeiers werken niet.
3.6. Ontwasemingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES		
4.1. Koplampen		
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt : 1) meerdere lampen/lichtbronnen; in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet, 2) één enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig aangetaste zichtbaarheid. b) Projectiesysteem is licht defect. Projectiesysteem is ernstig defect of ontbreekt. c) Lamp is niet stevig bevestigd
4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.	a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald ¹ . b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant. b) Verminderde functie van schakelaar. c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
4.1.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen. c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.
4.1.5. Verstelinrichting	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening,	a) Inrichting werkt niet. b) Manuele inrichting kan niet

	of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.
		c)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
4.1.6. Koplamp reinigingsinstallatie	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet. In het geval van gasontladingslampen.
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten en markeringslichten		
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect b) Lens is defect. c)Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan. b)Verminderde functie van schakelaar.
4.2.3.Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a)Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid. b)Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen. Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.
4.3. Remlichten		
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)Meerdere lichtbronnen zijn defect in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet Eén enkele lichtbron: in geval van LED werkt minder dan 2/3. Alle lichtbronnen zijn defect. b)Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op

		uitgestraald licht).
		c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Vertraagde werking. Geen enkele werking.
		b) Verminderde functie van schakelaar.
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.
4.3.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten		
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Meerdere lichtbronnen zijn defect ; in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet. Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).
		c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Geen enkele werking.
4.4.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (frequentie wijkt meer dan 25 % af).

4.5. Mistlichten voor en achter		
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Meerdere lichtbronnen zijn defect : in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet Eén enkele lichtbron: in geval van LED werkt minder dan 2/3.
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).
		c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.
4.5.2. Afstelling (X) ²	Door bediening en met het gebruik van een koplampstapparaat.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag). Scheidingslijn boven die van de koplampen.
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Geen enkele werking.
4.5.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		b) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.6. Achteruitrijlichten		
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect
		b) Lens is defect.
		c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.6.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		b) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .

		Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.
4.7. Achterkentekenplaatverlichting		
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren.
		b) Lichtbron is defect : 1) meerdere lichtbronnen. 2) één enkele lichtbron.
		c)Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.7.2.Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.8. Retroreflectoren, retroreflecterende veiligheidsmarkeringen en markeringsborden		
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a)Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast.
		b)Reflector is niet stevig bevestigd Zou eraf kunnen vallen.
4.8.2.Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.
4.9. Verklikkersignalen voor lichtinrichting		
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.
		Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.9.2.Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.10.Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle : Onderzoek, indien mogelijk, van de elektrische continuïteit van de verbinding.	a)Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.
		b)Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.
		c)De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.

4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, ook in het motorcompartiment (indien van toepassing).	<p>a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.</p> <p>Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.</p> <p>Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).</p> <p>b) Bedrading is licht versleten.</p> <p>Bedrading is sterk versleten.</p> <p>Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).</p> <p>c) Isolatie is beschadigd of stuk.</p> <p>Kan kortsluiting veroorzaken.</p> <p>Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.</p>
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd¹.</p> <p>Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p> <p>b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p> <p>c) Licht/Retroreflector is niet stevig bevestigd</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>
4.13. Accu('s)	Visuele controle.	<p>a) Bevestiging is defect.</p> <p>Niet correct bevestigd; kan kortsluiting veroorzaken.</p> <p>b) Lekt.</p> <p>Verlies van gevaarlijke stoffen.</p>

		c) Schakelaar is defect.
		d) Zekeringen zijn defect.
		e) Onvoldoende luchtcirculatie.
5.ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING		
5.1. Assen		
5.1.1. Assen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	<p>a) As is gebroken of vervormd.</p> <p>b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd.</p> <p>Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.</p> <p>c) Onveilige modificatie³.</p> <p>Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.</p>
5.1.2. Asstomp	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	<p>a) Asstomp is gebroken.</p> <p>b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>c) Te veel beweging tussen astomp en ashuis.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>d) De fusee zit los in as.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p>
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	<p>a) Te veel speling in een wiellager.</p> <p>Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.</p> <p>b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd.</p> <p>Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.</p>
5.2. Wielen en banden		
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	<p>a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los.</p> <p>Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.</p> <p>b) Naaf vertoont slijtage of</p>

		<p>beschadiging.</p> <p>Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.</p>
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.
		b) Velgringen niet correct bevestigd.
		Grote kans op losraken.
		c) Wiel is ernstig vervormd of versleten.
		Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.
		d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en is niet veilig.
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een inspectieput of op een hefinrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en tast verkeersveiligheid aan.
		Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.
		b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen hebben niet dezelfde maat.
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).
		d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen.
		Koord zichtbaar of beschadigd.
		e) Bandenslijtage-indicator wordt zichtbaar.
Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		
		f) Band schuurt tegen andere onderdelen : flexibele

		<p>opspatafschermingsmiddelen,</p> <p>g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden voldoen¹.</p> <p>Beschermingslaag koord aangetast.</p> <p>h) Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.</p> <p>Werkt duidelijk niet.</p>
5.3. Ophangingsysteem		
5.3.1. Veren en stabilisator	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.</p>	<p>a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</p> <p>Relatieve beweging zichtbaar. Bevestigingen veel te los.</p> <p>b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.</p> <p>Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.</p> <p>c) Een veer ontbreekt.</p> <p>Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.</p> <p>d) Onveilige modificatie³.</p> <p>Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.</p>
5.3.2. Schokdempers	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.</p>	<p>a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</p> <p>Schokdemper los.</p> <p>b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.</p>
5.3.2.1. Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X)²	<p>Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts</p>	<p>a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.</p> <p>b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.</p>
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.</p>	<p>a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.</p> <p>Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel</p>

		<p>vertoont breuken.</p> <p>c) Onveilige modificatie³.</p> <p>Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.</p>
5.3.4. Draaipunten wielophanging	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspel kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.</p>	<p>a) Fuseeën en/of busen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>b) De stofkap is ernstig versleten.</p> <p>De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.</p>
5.3.5. Luchtvering	<p>Visuele controle.</p>	<p>a) Systeem werkt niet.</p> <p>b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt.</p> <p>Werking van het systeem ernstig verminderd.</p> <p>c) Werking van het systeem ernstig verminderd.</p>
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN		
6.1. Chassis of frame en bevestigingen		
6.1.1. Algemene toestand	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.</p>	<p>a) Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd.</p> <p>Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.</p> <p>b) Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los.</p> <p>Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.</p> <p>c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.</p> <p>Onvoldoende sterke onderdelen.</p>
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.</p>	<p>a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.</p> <p>b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p>
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, gebruik van</p>	<p>a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.</p> <p>b) Brandstof lekkage, tankdop</p>

verwarming)	apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	ontbreekt of sluit niet goed af. Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.
		c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen.
		d) Brandstofkraan werkt niet correct.
		e) Brandgevaar door : 1) lekkende brandstof, 2) onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat, 3) toestand van het motorcompartiment.
		f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ¹ .
6.1.4. Bumpers, zijdelingse afscherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden. Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast. b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel	Visuele controle.	a) Bevestiging is in slechte toestand. b) Bevestiging is gebroken of zit los. c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
6.1.6. Mechanische koppeling en trekrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien in gebruik). b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. Onder de slijtagelimiet.

		<p>c) Bevestiging is defect.</p> <p>Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.</p> <p>d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.</p> <p>e) Koppelingindicator werkt niet.</p> <p>f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).</p> <p>Kentekenplaat niet leesbaar</p> <p>g) Onveilige modificatie³.</p> <p>h) Koppeling te zwak.</p>
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	<p>a) Borgschroeven zitten los of ontbreken.</p> <p>Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.</p> <p>b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>d) Flexibele koppelingskoppen beschadigd.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>e) As is beschadigd of gebogen.</p> <p>f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>g) De stofkap is ernstig versleten.</p> <p>De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.</p> <p>h) Illegale modificatie van de aandrijving.</p>
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen.</p> <p>Loszittende of gebroken</p>

		bevestigingen.
6.1.9. Motorprestaties (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast. b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.
6.2. Cabine en koetswerk		
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen. b) Bovenbouwondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit. c) Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord. d) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Bovenbouw of cabine zit los. Verminderde stabiliteit. b) Bovenbouw/cabine zit niet recht op het chassis. c) De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast. De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast. d) Bevestigingspunten aan integrale bovenbouwonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.
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. c) Portier, scharnieren,

		<p>portiervangers of stijlen is/zijn stuk.</p> <p>Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.</p>
6.2.4. Bodem	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>Bodem zit los of is stuk.</p> <p>Onvoldoende stabiliteit.</p>
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	<p>a) Zitplaats met defecte structuur.</p> <p>Losse zitplaats.</p> <p>b) Afstelmechanisme functioneert niet correct.</p> <p>Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.</p>
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	<p>a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los.</p> <p>b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.</p>
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	<p>Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.</p> <p>Veilige bediening aangetast.</p>
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	<p>a) Trede of bevestiging zit los.</p> <p>Onvoldoende stabiliteit.</p> <p>b) Toestand van trede of opstrapping zou gebruikers kunnen verwonden.</p>
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	<p>a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.</p> <p>b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken; veilige werking aangetast.</p> <p>c) Hydraulische inrichting lekt. </p> <p>Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.</p>

6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting	Visuele controle.	<p>a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.</p> <p>Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen.</p> <p>b) Onvoldoende afstand tot band/wiel.</p> <p>c) Niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Onvoldoende afdekking van band.</p>
6.2.11. Standaard	Visuele controle.	<p>a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.</p> <p>b) Niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>c) Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.</p>
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	<p>a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.</p> <p>b) Niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p>
7. DIVERSE UITRUSTINGEN		
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspanssystemen voor inzittenden		
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	<p>a) Verankeringspunt is stuk.</p> <p>Verminderde stabiliteit.</p> <p>b) Verankerung zit los.</p>
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.</p> <p>b) Veiligheidsgordel is beschadigd.</p> <p>Scheur of teken van uitrekking.</p> <p>c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.</p> <p>e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.</p>
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.</p> <p>b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.</p> <p>b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische	<p>a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het</p>

	interface.	voertuig. b)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface. c) Airbag werkt duidelijk niet.
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. b)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
7.2. Brandblusser (X) ²	Visuele controle.	a) Ontbreekt. b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging	Visuele controle en controle door bediening.	a)Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet. b)Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd.
7.4. Gevarendriehoek (X) ²	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvolledig. b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.5. Verbandtrommel (X) ²	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.6. Wielblokken (wiggen) (X) ²	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein.
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet. b) Bediening onbetrouwbaar. c)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt, indien vereist. b) Verminderde werking. Werkt helemaal niet. c)Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht.
7.9. Tachograaf	Visuele controle.	a)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . b) Inrichting werkt niet.

		c) Zegels zijn stuk of ontbreken. d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verlopen. e) Duidelijke vervalsing of manipulatie. f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.
7.10. Snelheidsbegrenzer	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . b) Werkt duidelijk niet. c) Snelheid foutief ingesteld. d) Zegels zijn stuk of ontbreken. e) Installatieplaatje ontbreekt of is onleesbaar. f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.
7.11. Kilometer teller (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Duidelijk gemanipuleerd om de geregistreerde afgelegde afstand van het voertuig te verminderen of verkeerd weer te geven. b) Werkt duidelijk niet.
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd. b) Bedrading is beschadigd. c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd. d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct. e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem. f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
8. OVERLASTFACTOREN		
8.1. Geluidshinder		
8.1.1. Geluiddemping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten ¹ . b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
8.2. Uitlaatemissies		
8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking		
8.2.1.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is

		afwezig, aangepast of duidelijk defect.
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.
8.2.1.2. Gasemissies	<p>voor voertuigen tot emissieklasse Euro ⁵ en Euro V (⁵):</p> <p>meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten¹ of uitlezing van OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI (⁵):</p> <p>meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten¹ of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p>	<p>a) De gasemissies overschrijden de door de fabrikant vastgelegde niveaus.</p> <p>b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>I. voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem :</p> <p>— 4,5 %, of</p> <p>— 3,5 %</p> <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald¹;</p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem :</p> <p>— bij stationaire motor : 0,5 %</p> <p>— bij verhoogd toerental : 0,3 %</p> <p>of</p> <p>— bij stationaire motor : 0,3 % (⁵)</p> <p>— bij verhoogd toerental : 0,2 %</p> <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald¹.</p>

		c) Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.
8.2.2. Emissies van motoren met compressieontsteking		
8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.
8.2.2.2. Opaciteit Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	<p>voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V ⁽⁶⁾:</p> <p>de opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie, met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI ⁽⁷⁾:</p> <p>de opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie, met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Vorbereiding 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>2. Vorbereidings-voorschriften:</p> <p>I. de motor moet op temperatuur</p>	<p>a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten¹ zijn geregistreerd of in gebruik genomen,</p> <p>overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd.</p>

	<p>zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>	
		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten¹ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <ul style="list-style-type: none"> — voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m-1 — voor motoren met drukvulling : 3,0 m-1, of — bij voertuigen die in de vereisten staan¹ of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen¹: <p>1,5 m-1 (⁸)</p> <p>of 0,7 m-1 (⁹)</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</p>	

	<p>minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum 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 M2, M3, N2 en N3, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>5. Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de</p>	
--	--	--

	grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.	
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen		
Radio storingen (X)²		Een van de toepasbare vereisten ¹ is niet vervuld.
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu		
8.4.1. Vloeistoflekken		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers. Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.
9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN VAN CATEGORIËN M2 EN M3		
9.1. Deuren		
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. b) Toestand is slecht. Zou letsel kunnen veroorzaken. c) Noodbediening is defect. d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect. e) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Breedte van de deur te klein.
9.1.2. Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening indien van toepassing.	a) Bediening is defect. b) Borden met opschrift « nooduitgang » zijn onleesbaar. Borden met opschrift « nooduitgang » ontbreken. c) Hammer om ruiten in te slaan ontbreekt. d) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Onvoldoende breedte of toegang versperd.
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Functioneert niet behoorlijk.

		<p>Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig.</p> <p>b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p> <p>c) Ontdooisysteem is defect.</p>
9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Bediening is defect.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p> <p>b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p>
9.4. Zitplaatsen		
9.4.1. Passagierszitplaatsen, inclusief zitplaatsen voor begeleidend personen	Visuele controle.	<p>Klapstoelen, indien toegestaan, werken niet automatisch.</p> <p>Blokkeren een nooduitgang.</p>
9.4.2. Bestuurderszitplaats – aanvullende vereisten	Visuele controle.	<p>a) Speciale voorzieningen, zoals zonneschermen of zonnekleppen, zijn defect.</p> <p>Belemmerd gezichtsveld.</p> <p>b) Bescherming van bestuurder zit los of niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Zou letsel kunnen veroorzaken.</p>
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	<p>Bevestiging is defect of niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Werkt helemaal niet.</p>
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle.	<p>a) Bodem zit los.</p> <p>Verminderde stabiliteit.</p> <p>b) Leuning of handvaten zijn defect.</p> <p>Zitten los of zijn niet bruikbaar.</p> <p>c) Niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Onvoldoende breedte of ruimte.</p>
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening indien van toepassing.	<p>a) Toestand is slecht.</p> <p>In beschadigde toestand.</p>

		Verminderde stabiliteit.
		b)Inklapbare treden functioneren niet correct.
		c)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		Onvoldoende breedte of te hoog
9.8.Communicatiesysteem met passagiers (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt helemaal niet.
9.9. Bordjes met tekst (X) ²	Visuele controle.	a)Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar. b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		Verkeerde informatie.
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) ²		
9.10.1. Deuren	Visuele controle.	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten ¹ voor deze vorm van vervoer.
9.10.2.Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) ²		
9.11.1.Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. Veilige bediening aangetast. b)Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken. c) Werkt niet goed. Veilige bediening aangetast. d)Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. Werkt/werken helemaal niet. e)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
9.11.2.Bevestigingssysteem van rolstoelen	Visuele controle en controle door bediening indien van toepassing.	a) Bediening is defect. Veilige bediening aangetast. b)Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken. c) Werkt niet goed. Veilige bediening aangetast. d)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .

9.11.3. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
9.12. Andere speciale uitrusting (X) ²		
9.12.1. Installaties voor maaltijdbereiding	Visuele controle.	a) Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		b) Installatie is in die mate beschadigd dat het gebruik ervan gevaarlijk is.
9.12.2. Sanitaire installatie	Visuele controle.	Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Zou letsel kunnen veroorzaken.
9.12.3. Andere toestellen (bv. audiovisuele systemen)	Visuele controle.	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig.

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

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Voorbeeld: 2,5 m/s² voor voertuigen van categorieën N1, N2 en N3 die voor het eerst zijn geregistreerd vóór 1 januari 2012.

⁽⁵⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 1 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

⁽⁶⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6), en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁷⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met bijlage I, tabel 2 (Euro 6), van Verordening (EG) nr. 715/2007 en van Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁸⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van punt 5.3.1.4 van bijlage I van Richtlijn 70/220/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later, in rij B1, B2 of C van punt 6.2.1 van bijlage I van Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

⁽⁹⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6). Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

VOETNOTEN:

¹ De vereisten zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in de wetgeving betreffende de inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten worden nageleefd.

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

³ « Onveilige modificatie » is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 17 mei 2018 tot wijziging 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.

Namen, 17 mei 2018.

Voor de Regering,

De Minister-President,

W. BORSUS

De Minister van Leefmilieu, Ecologische Overgang, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit,
Vervoer, Dierenwelzijn en Industriezones,

C. DI ANTONIO

Bijlage 2

“Bijlage 41 bij 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.

Deze bijlage vermeldt de systemen en onderdelen van de voertuigen die moeten worden gecontroleerd ; de aanbevolen controlemethodes worden er in detail uiteengezet alsook de relevante criteria aan de hand waarvan moet worden bepaald of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

De controle heeft minstens betrekking op de volgende punten en methodes, behalve:

als de controlemethodes in deze bijlage vanwege het ontwerp van het voertuig niet kunnen worden toegepast;

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 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 Waalse bevoegde instantie aanbevolen alternatieve controlemethodes.

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.

A. Te controleren punten

Onderdeel	Methode	Redenen van het gebrek
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG		
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven ¹)	Visuele controle.	a) Kentekenplaat ontbreekt of zit zo los dat de plaat ervan af zou kunnen vallen
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvindbaar
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst of komt niet overeen met de voertuigdocumenten.
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.
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.
		b) Vertoont te veel slijtage/speling.
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal / de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de	a) De vrije slag is te groot of te klein.

	reminstallatie wordt bediend. Noot : Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	b)Het rempedaal of de handrem komt niet goed vrij. Functioneert niet goed. c)Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.
1.1.3.Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit en de overdrukklep.	a)Er is te weinig druk voor opeenvolgende remmingen 1)minstens viermaal bediening van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden of wanneer het meetinstrument gevaar signaleert. 2) minstens tweemaal bediening van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden of wanneer het meetinstrument gevaar signaleert. b)Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten ¹ . c)De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukklep functioneert niet. d)Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage. e)Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden. Onvoldoende prestaties van de hulprem.
1.1.4.Lagedrukverklikker of manometer	Functionele contrôle.	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld.
1.1.5. Handbediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage. b)De bediening is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los. c)De koppelingen zitten los of het systeem lekt. d) Functioneert niet behoorlijk.
1.1.6.Parkeerremregelaar, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)De vergrendeling blijft niet goed vastzitten. b)Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling

		<p>vertoont slijtage.</p> <p>Buitensporige slijtage.</p> <p>c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.</p> <p>d) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.</p> <p>e) Slechte werking, verklikker defect.</p>
1.1.7. Remkleppen : voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	<p>a) Klep is beschadigd of er is een te grote lucht lekkage.</p> <p>Functioneert niet goed.</p> <p>b) Het olie verlies uit de compressor is te groot.</p> <p>c) Klep zit los of is slecht gemonteerd.</p> <p>d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof.</p> <p>Functioneert niet goed.</p>
1.1.8. Koppelingskoppen voor aanhangwagen remsystemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel en ontkoppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen.	<p>a) Kraan of zelfsluitende klep defect.</p> <p>Functioneert niet goed.</p> <p>b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd.</p> <p>Functioneert niet goed.</p> <p>c) Ernstige lekkage.</p> <p>Functioneert niet goed.</p> <p>d) Functioneert niet correct.</p> <p>Werking van de rem aangetast.</p>
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle.	<p>a) Reservoir is licht beschadigd of enigszins verroest.</p> <p>Reservoir ernstig beschadigd. Reservoir is verroest of lekt.</p> <p>b) Werking onwateringsventiel is aangetast.</p> <p>Geen werking onwateringsventiel.</p> <p>c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.</p>
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.</p> <p>Inrichting werkt niet.</p> <p>b) De hoofdcilinder is defect, maar</p>

		<p>de rem werkt nog.</p> <p>De hoofdcilinder is defect of lekt.</p> <p>c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.</p> <p>De hoofdcilinder zit los.</p> <p>d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.</p> <p>Remvloeistof ver onder het MIN-teken.</p> <p>Geen remvloeistof zichtbaar.</p> <p>e) De dop van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.</p> <p>f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.</p> <p>g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot het remvloeistofniveau werkt slecht.</p>
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.</p> <p>b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).</p> <p>Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).</p> <p>c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.</p> <p>Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.</p> <p>d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd.</p> <p>Risico van schade.</p>
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.</p> <p>b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort.</p> <p>Slangen zijn beschadigd of gescheurd.</p> <p>c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).</p> <p>Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).</p> <p>d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.</p> <p>Koord beschadigd.</p>

		e) Slangen zijn poreus.
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle.	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (Minimum-teken zichtbaar). Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (Minimum-teken niet zichtbaar)
		b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.
		c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeer gemonteerd.
1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle.	a) Trommel of schijf vertoont slijtage. Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken.
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.
		c) Trommel of schijf ontbreekt.
		d) Ankerplaat zit los.
1.1.15. Remkabels, stangen, hefbomen, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.
		c) Kabel, stang of verbinding onveilig.
		d) Kabelgeleiding is defect.
		e) Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.
		f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.
1.1.16. Remcilinders	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder gescheurd of beschadigd. Remvermogen aangetast.
		b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast.
		c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast.
		d) Cilinder lekt.

		<p>Kans op scheuren.</p> <p>e) De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te klein of te groot.</p> <p>Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).</p> <p>f) Stofkap beschadigd.</p> <p>Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.</p>
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) Overbrenging is defect.</p> <p>b) Overbrenging is niet juist afgesteld.</p> <p>c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS).</p> <p>Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.</p> <p>d) Remkrachtregelaar ontbreekt.</p> <p>e) Identificatieplaat ontbreekt.</p> <p>f) Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p>
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	<p>a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.</p> <p>b) Remhefboom is defect.</p> <p>c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.</p>
1.1.19. Continu reminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	<p>a) Onveilige koppelingen of bevestigingen.</p> <p>Functioneert niet goed.</p> <p>b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.</p>
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen.	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle.	<p>a) Andere apparatuur zoals de antivriespomp en de luchtdroger vertonen uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt.</p> <p>Remvermogen aangetast.</p> <p>b) Luchtlekkage of antivrieslekkage.</p> <p>Systeemfunctionaliteit aangetast.</p>

		c)Onderdelen zitten los of slecht gemonteerd.
		d)Onveilige wijziging van een onderdeel ³ . Remvermogen aangetast.
1.1.22. Testkoppelingen	Visuele controle.	a) Ontbreekt.
		b) Beschadigd. Onbruikbaar of lekkend.
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem		
1.2.1. Remkracht	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg.	a)Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.
		b)De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of, in geval van een test op de weg: voertuig wijkt te veel. De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.
		c)De remkracht loopt niet geleidelijk op.
		d)Abnormale hoge reactietijd van een wiel.
		e)Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.
1.2.2. Efficiëntie	Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen. Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten	Leverd niet minstens de volgende waarden op: 1.Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1 januari 2012: categorie M1: 58 % categorieën M2 en M3: 50 % categorie N1: 50 % categorieën N2 en N3: 50 % categorieën O2, O3 en O4: voor opleggers: 45 % voor aanhangwagens met trekstang: 50 %

	overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd. Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.	2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd vóór 1 januari 2012: categorieën M1, M2 en M3: 50 % ⁽¹⁾ categorie N1: 45 % categorieën N2 en N3: 43 % ⁽²⁾ categorieën O2, O3 en O4: 40 % ⁽³⁾
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)		
1.3.1. Remkracht	Remkracht Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen. b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of, in geval van een test op de weg: voertuig wijkt te veel. De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen. c) De remkracht loopt niet geleidelijk op.
1.3.2. Efficiëntie	Remkracht Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50 % ⁽⁴⁾ van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem		
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan op een remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. Minder dan 50 % van de remkrachtwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.
1.4.2. Efficiëntie	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragsmeter die slechts aanduidt of ook	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor

	registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.
1.5. Duurzaamheid remkracht van de reminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar b) Installatie werkt niet.
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen. c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd. d) Bedrading is beschadigd. e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd. f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen. c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
1.8. Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken. Dreigend gevaar op falen.
2. STUURINRICHTING		
2.1. Mechanische toestand		
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw. b) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit. c) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit. d) Stuuras vertoont te veel speling. Aantasting van de functionaliteit. e) Lekt. Vorming van druppels.
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar. b) Bevestigingsgaten in het chassis

	tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	<p>uitgeslagen.</p> <p>Bevestigingen ernstig aangetast.</p> <p>c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.</p> <p>Bevestigingen ernstig aangetast.</p> <p>d) Stuurhuis is gebroken.</p> <p>Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.</p>
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	<p>a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.</p> <p>Buitensporige beweging of grote kans op losraken.</p> <p>b) Verbindingen vertonen te veel slijtage.</p> <p>Groot gevaar op losraken.</p> <p>c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd.</p> <p>Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.</p> <p>d) Borgmiddelen niet aanwezig.</p> <p>e) Foutieve uitlijning van de onderdelen</p> <p>f) Onveilige modificatie³.</p> <p>Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.</p> <p>g) Stofkap beschadigd of versleten.</p> <p>Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.</p>
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	<p>a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.</p> <p>b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.</p>
2.1.5. Stuurbekrachtiging	Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de	<p>a) Vloeistof lekkage of werking aangetast.</p> <p>b) Onvoldoende vloeistof : onder MIN-teken.</p> <p>Ontoereikend reservoir.</p>

	stuurbevestiging werkt.	<p>c) Mechanisme werkt niet. Besturing aangetast.</p> <p>d) Mechanisme is gebroken of zit los. Besturing aangetast.</p> <p>e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Besturing aangetast.</p> <p>f) Onveilige modificatie³. Besturing aangetast.</p> <p>g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Besturing aangetast.</p>
2.2. Stuur, stuurkolom		
2.2.1. Toestand van het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	<p>a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Groot gevaar op losraken.</p> <p>b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Groot gevaar op losraken.</p> <p>c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Groot gevaar op losraken.</p>
2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppelingen en vorken en stuurdempers	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	<p>a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.</p> <p>b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolom.</p> <p>c) Flexibele koppeling is stuk.</p> <p>d) Bevestiging is defect. Groot gevaar op losraken.</p> <p>e) Onveilige modificatie³.</p>
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbevestiging en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en	<p>Te veel speling bij het sturen Besturing aangetast</p>

	tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	
2.4. Wieluitlijning (X) ²	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant ¹ . Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een wiel spelingsdetector.	a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.
		b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.
		c) Bevestiging is defect. Bevestigingen ernstig aangetast.
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 waarschuwingslampje van de EPS-stuurbevestiging wijst op een defect in de installatie.
		b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen. Besturing aangetast.
		c) Bekrachtiging werkt niet.
		d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
3. ZICHT		
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanop de bestuurderszitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert.
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) Ruiten of transparante panelen zijn gebarsten of verkleurd.
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.
		b) Ruiten of transparante panelen, reflecterende of gekleurde folie, zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.

		Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.
3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen	Visuele controle.	a) Spiegel of inrichting ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten ¹ .
		Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.
		b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los.
		Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet.
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		b) Wissersblad is defect.
		Wissersblad ontbreekt of is duidelijk defect.
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat: gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld.
		Sproeiers werken niet.
3.6. Ontwasemingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES		
4.1. Koplampen		
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt : 1) meerdere lampen/lichtbronnen; in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet, 2) één enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig aangetaste zichtbaarheid.
		b) Projectiesysteem is licht defect. Projectiesysteem is ernstig defect of ontbreekt.
		c) Lamp is niet stevig bevestigd
4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.	a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald ¹ .
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .

		Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant.
		b) Verminderde functie van schakelaar.
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
4.1.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.
		c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.
4.1.5. Verstelinrichting	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening, of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Inrichting werkt niet.
		b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
4.1.6. Koplamp reinigingsinstallatie	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet.
		In het geval van gasontladinglampen.
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten en markeringslichten		
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect
		b) Lens is defect.
		c) Lamp is niet stevig bevestigd
		Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan.
		b) Verminderde functie van schakelaar.
4.2.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het

		<p>licht wijzigen.</p> <p>Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.</p>
4.3. Remlichten		
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Meerdere lichtbronnen zijn defect in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet</p> <p>Eén enkele lichtbron: in geval van LED werkt minder dan 2/3.</p> <p>Alle lichtbronnen zijn defect.</p>
		<p>b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)</p> <p>Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).</p>
		<p>c) Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	<p>a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Vertraagde werking.</p> <p>Geen enkele werking.</p>
		b) Verminderde functie van schakelaar.
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.
4.3.3. Overeenstemming met vereisten¹	Visuele controle en controle door bediening.	<p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.</p>
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten		
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Meerdere lichtbronnen zijn defect ; in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet.</p> <p>Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.</p>
		<p>b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)</p> <p>Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).</p>

		c)Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Geen enkele werking.
4.4.3.Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (frequentie wijkt meer dan 25 % af).
4.5. Mistlichten voor en achter		
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)Meerdere lichtbronnen zijn defect : in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet Eén enkele lichtbron: in geval van LED werkt minder dan 2/3.
		b)Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).
		c)Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.
4.5.2. Afstelling (X) ²	Door bediening en met het gebruik van een koplampstestapparaat.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag). Scheidingslijn boven die van de koplampen.
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Geen enkele werking.
4.5.4.Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a)Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		b)Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.6. Achteruitrijlichten		
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door	a) Lichtbron is defect

	bediening.	b) Lens is defect. c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.6.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . b) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.
4.7. Achterkentekenplaatverlichting		
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren. b) Lichtbron is defect : 1) meerdere lichtbronnen. 2) één enkele lichtbron. c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.7.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.8. Retroreflectoren, retroreflecterende veiligheidsmarkeringen en markeringsborden		
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast. b) Reflector is niet stevig bevestigd Zou eraf kunnen vallen.
4.8.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.
4.9. Verklikkersignalen voor lichtenrichting		
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.
4.9.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
4.10. Elektrische verbindingen tussen	Visuele contrôle : Onderzoek,	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig

trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	indien mogelijk, van de elektrische continuïteit van de verbinding.	bevestigd.
		Losse contactdoos.
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, ook in het motorcompartiment (indien van toepassing).	c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.
		a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken. Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).
		b) Bedrading is licht versleten. Bedrading is sterk versleten. Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	c) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken. Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.
		a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ¹ . Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.
		b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.
		c) Licht/Retroreflector is niet stevig

		bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.13. Accu('s)	Visuele controle.	a) Bevestiging is defect. Niet correct bevestigd; kan kortsluiting veroorzaken. b) Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen. c) Schakelaar is defect. d) Zekeringen zijn defect. e) Onvoldoende luchtcirculatie.
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING		
5.1. Assen		
5.1.1. Assen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) As is gebroken of vervormd. b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten. c) Onveilige modificatie ³ . Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.
5.1.2. Asstomp	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Asstomp is gebroken. b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit. c) Te veel beweging tussen asstomp en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit. d) De fusee zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het	a) Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan. b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.

	aslichaam en de fusee.	
5.2. Wielen en banden		
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	<p>a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.</p> <p>b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.</p>
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.</p> <p>b) Velgringen niet correct bevestigd. Grote kans op losraken.</p> <p>c) Wiel is ernstig vervormd of versleten. Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.</p> <p>d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten¹ en is niet veilig.</p>
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een inspectieput of op een hefinrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.	<p>a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten¹ en tast verkeersveiligheid aan. Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.</p> <p>b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen hebben niet dezelfde maat.</p> <p>c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).</p> <p>d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen. Koord zichtbaar of beschadigd.</p> <p>e) Bandenslijtage-indicator wordt</p>

		<p>zichtbaar.</p> <p>Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>f) Band schuurt tegen andere onderdelen : flexibele opspatafschermingsmiddelen,</p> <p>g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden voldoen¹.</p> <p>Beschermingslaag koord aangetast.</p> <p>h) Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.</p> <p>Werkt duidelijk niet.</p>
5.3. Ophangingsysteem		
5.3.1. Veren en stabilisator	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspel kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.</p>	<p>a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</p> <p>Relatieve beweging zichtbaar. Bepalingen veel te los.</p>
		<p>b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.</p> <p>Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.</p>
		<p>c) Een veer ontbreekt.</p> <p>Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.</p>
		<p>d) Onveilige modificatie³.</p> <p>Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.</p>
5.3.2. Schokdempers	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.</p>	<p>a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</p> <p>Schokdemper los.</p>
		<p>b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.</p>
5.3.2.1. Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X)²	<p>Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts</p>	<p>a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.</p>
		<p>b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.</p>
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen,	<p>Visuele controle met het voertuig</p>	<p>a) Onderdeel is niet goed aan het</p>

wieldraagarmen en ophangarmen	boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	<p>chassis of de as bevestigd.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>b)Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.</p> <p>Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.</p> <p>c)Onveilige modificatie³.</p> <p>Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.</p>
5.3.4. Draaipunten wielophanging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	<p>a)Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p> <p>b)De stofkap is ernstig versleten.</p> <p>De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.</p>
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle.	<p>a) Systeem werkt niet.</p> <p>b)Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt.</p> <p>Werking van het systeem ernstig verminderd.</p> <p>c)Werking van het systeem ernstig verminderd.</p>
6.CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN		
6.1.Chassis of frame en bevestigingen		
6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>a)Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd.</p> <p>Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.</p> <p>b)Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los.</p> <p>Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.</p> <p>c)Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.</p> <p>Onvoldoende sterke onderdelen.</p>
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle met het voertuig	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.

	boven een inspectieput of op een hefinrichting.	b)Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.
6.1.3.Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a)De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.
		b)Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af. Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.
		c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen.
		d)Brandstofkraan werkt niet correct.
		e)Brandgevaar door : 1) lekkende brandstof, 2) onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat, 3) toestand van het motorcompartiment.
		f)LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ¹ .
6.1.4.Bumpers, zijdelingse afscherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	a)Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden. Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.
		b)Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
6.1.5.Bevestiging van het reservewiel	Visuele controle.	a)Bevestiging is in slechte toestand.
		b)Bevestiging is gebroken of zit los.
		c)Een reservewiel is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
6.1.6.Mechanische koppeling en trekrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	a)Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien in gebruik).

		<p>b)Onderdeel vertoont te veel slijtage.</p> <p>Onder de slijtagelimiet.</p> <p>c)Bevestiging is defect.</p> <p>Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.</p> <p>d)Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.</p> <p>e)Koppelingindicator werkt niet.</p> <p>f)Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).</p> <p>Kentekenplaat niet leesbaar</p> <p>g) Onveilige modificatie³.</p> <p>h) Koppeling te zwak.</p>
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	<p>a)Borgschroeven zitten los of ontbreken.</p> <p>Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.</p> <p>b)Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>c)Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>d)Flexibele koppelingskoppen beschadigd.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>e) As is beschadigd of gebogen.</p> <p>f)Lagerbehuizing is gebroken of zit los.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>g)De stofkap is ernstig versleten.</p> <p>De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.</p> <p>h)Illegale modificatie van de aandrijving.</p>

6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.
6.1.9. Motorprestaties (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.
		b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.
6.2. Cabine en koetswerk		
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.
		b) Bovenbouwondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit.
		c) Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.
		d) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Bovenbouw of cabine zit los. Verminderde stabiliteit.
		b) Bovenbouw/cabine zit niet recht op het chassis.
		c) De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast. De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.
		d) Bevestigingspunten aan integrale bovenbouwonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.
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.
		c) Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.
6.2.4. Bodem	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit.
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.
		b) Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los. b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ¹ . Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Veilige bediening aangetast.
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit.
		b) Toestand van trede of opstrapping zou gebruikers kunnen verwonden.
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect. b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken; veilige werking aangetast.

		c)Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.
6.2.10.Spatborden, opspatafschermingsuitrusting	Visuele controle.	a)Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen.
		b)Onvoldoende afstand tot band/wiel.
		c)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Onvoldoende afdekking van band.
6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a)Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.
		b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		c)Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a)Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.
		b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.DIVERSE UITRUSTINGEN		
7.1.Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden		
7.1.1.Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a) Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit.
		b) Verankerung zit los.
7.1.2.Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a)Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.
		b)Veiligheidsgordel is beschadigd. Scheur of teken van uitrekking.
		c)Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
		d)Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.
		e)Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.
7.1.3.Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.
		b)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische	a)Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.

	interface.	b)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
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.
		b)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
		c) Airbag werkt duidelijk niet.
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.
		b)Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
7.2. Brandblusser (X) ²	Visuele controle.	a) Ontbreekt.
		b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging	Visuele controle en controle door bediening.	a)Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.
		b)Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd.
7.4. Gevarendriehoek (X) ²	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvolledig.
		b)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.5. Verbandtrommel (X) ²	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .
7.6. Wielblokken (wiggen) (X) ²	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein.
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet.
		b) Bediening onbetrouwbaar.
		c)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt, indien vereist.
		b) Verminderde werking. Werkt helemaal niet.
		c)Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden

		verlicht.
7.9. Tachograaf	Visuele controle.	<p>a) Niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>b) Inrichting werkt niet.</p> <p>c) Zegels zijn stuk of ontbreken.</p> <p>d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verlopen.</p> <p>e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.</p> <p>f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.</p>
7.10. Snelheidsbegrenzer	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	<p>a) Niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>b) Werkt duidelijk niet.</p> <p>c) Snelheid foutief ingesteld.</p> <p>d) Zegels zijn stuk of ontbreken.</p> <p>e) Installatieplaatje ontbreekt of is onleesbaar.</p> <p>f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.</p>
7.11. Kilometer teller (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Duidelijk gemanipuleerd om de geregistreerde afgelegde afstand van het voertuig te verminderen of verkeerd weer te geven.</p> <p>b) Werkt duidelijk niet.</p>
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Wielsnelheidsensoren ontbreken of zijn beschadigd.</p> <p>b) Bedrading is beschadigd.</p> <p>c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.</p> <p>d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.</p> <p>e) Het waarschuwingsslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.</p> <p>f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>
8. OVERLASTFACTOREN		
8.1. Geluidshinder		
8.1.1. Geluiddemping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	<p>a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten¹.</p> <p>b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>
8.2. Uitlaatemissies		
8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking		

8.2.1.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.
8.2.1.2. Gasemissies	<p>voor voertuigen tot emissieklasse Euro ⁵ en Euro V (⁵):</p> <p>meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten¹ of uitlezing van OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI (⁵):</p> <p>meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten¹ of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p>	<p>b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.</p> <p>a) De gasemissies overschrijden de door de fabrikant vastgelegde niveaus.</p> <p>b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>I. voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem :</p> <ul style="list-style-type: none"> — 4,5 %, of — 3,5 % <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald¹;</p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem :</p> <ul style="list-style-type: none"> — bij stationaire motor : 0,5 % — bij verhoogd toerental : 0,3 % <p>of</p> <ul style="list-style-type: none"> — bij stationaire motor : 0,3 % (⁵) — bij verhoogd toerental : 0,2 % <p>afhankelijk van de datum van</p>

		eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald ¹ .
		c) Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.
8.2.2. Emissies van motoren met compressieontsteking		
8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.
8.2.2.2. Opaciteit	<p>voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V ⁽⁶⁾:</p> <p>de opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie, met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI ⁽⁷⁾:</p> <p>de opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie, met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Vorbereitung van het voertuig :</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende</p>	<p>a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten¹ zijn geregistreerd of in gebruik genomen,</p> <p>overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd.</p>

	<p>mechanische staat verkeert.</p> <p>2.Vorbereidings-voorschriften:</p> <p>I.de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii)het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>	
--	---	--

		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten¹ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <p>— voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m-1</p> <p>— voor motoren met drukvulling : 3,0 m-1, of</p> <p>— bij voertuigen die in de vereisten staan¹ of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen¹:</p> <p>1,5 m-1 (⁸)</p> <p>of 0,7 m-1 (⁹)</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 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 M2, M3, N2 en N3, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die</p>	

	<p>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>	
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen		
Radio storingen (X) ²		Een van de toepasbare vereisten ¹ is niet vervuld.
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu		
8.4.1. Vloeistoflekken		<p>Te veel vloeistoflekken (andere vloeistof dan water) die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.</p> <p>Voortdurende vorming van druppels die een groot gevaar vormen.</p>

B. Diagnosepunten

1. Algemene staat van het voertuig
 - 1.1. Roestvorming die de veiligheid niet beïnvloedt
 - 1.2. Sporen van ongeval/herstelling/inbraak
 - 1.3. Staat van het interieur
 - 1.4. Waterinsijpeling
2. On Board Diagnostics (indien mogelijk)
 - 2.1. EOBD
 - 2.2. Actieve veiligheidselementen
 - 2.3. Passieve veiligheidselementen
3. Mechanische onderdelen
 - 3.1. Alternator
 - 3.2. Aandrijfriemen
 - 3.3. Carburatie/injectie/dieselinjectie
 - 3.4. Koppeling
 - 3.5. Motor
 - 3.6. Startmotor
 - 3.7. Overbrenging
 - 3.8. Versnellingsbak
4. Bekledingsonderdelen
 - 4.1. Bumpers
 - 4.2. Dekfels
 - 4.3. Deuren
 - 4.4. Motorkap
 - 4.5. Spatborden

- 4.6. Spoilers
- 5. Lichten
 - 5.1. Koplampsproeiers en -wissers
 - 5.2. Mistlichten vooraan
- 6. Uitrustingen
 - 6.1. Airconditioning
 - 6.2. Bediening ruiten
 - 6.3. Binnenbedieningen
 - 6.4. Brandblusapparaat
 - 6.5. Huls voor veiligheidsbouten
 - 6.6. Centrale vergrendeling
 - 6.7. Gevarendriehoek
 - 6.8. Instrumentenbord
 - 6.9. Krik
 - 6.10. Open dak
 - 6.11. Reservewiel
 - 6.12. Ventilatie
 - 6.13. Verbrandkist/-etui

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

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Voorbeeld : 2,5 m/s² voor voertuigen van categorieën N1, N2 en N3 die voor het eerst zijn geregistreerd vóór 1 januari 2012.

⁽⁵⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 1 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

⁽⁶⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6), en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁷⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met bijlage I, tabel 2 (Euro 6), van Verordening (EG) nr. 715/2007 en van Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁸⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van punt 5.3.1.4 van bijlage I van Richtlijn 70/220/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later, in rij B1, B2 of C van punt 6.2.1 van bijlage I van Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

⁽⁹⁾ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6). Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

VOETNOTEN:

¹ De vereisten zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in de wetgeving betreffende de inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten worden nageleefd.

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

³ « Onveilige modificatie » is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 17 mei 2018 tot wijziging 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.

Namen, 17 mei 2018.

Voor de Regering:

De Minister-President,
W. BORSUS

De Minister van Leefmilieu, Ecologische Overgang, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken,
Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industriezones,
C. DI ANTONIO