

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

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

⁽¹⁾ PB C 44 van 15.2.2013, blz. 128.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ Verordening(EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8).

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

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

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGBIED

Artikel 1

Onderwerp

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

Artikel 2

Toepassingsgebied

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

Definities

Uitsluitend voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

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

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

HOOFDSTUK II

SYSTEEM VAN TECHNISCHE CONTROLES LANGS DE WEG EN ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel 4

Systeem van controles langs de weg

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

Artikel 5

Percentages te controleren voertuigen

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

*Artikel 6***Risicoclassificatiesysteem**

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

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

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

*Artikel 7***Verantwoordelijkheden**

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

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

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

*Artikel 8***Inspecteurs**

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

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

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

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

HOOFDSTUK III

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

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

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

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

Bij elke initiële technische controle langs de weg:

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

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

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

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

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

*Artikel 11***Controlefaciliteiten**

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

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

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

Artikel 12

Beoordeling van gebreken

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

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

- a) kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;
- b) grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
- c) gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

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

Artikel 13

Controle van de wijze waarop lading is vastgezet

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Follow-up in het geval van grote of gevaarlijke gebreken

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

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

Artikel 15

Controlevergoedingen

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

Artikel 16

Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

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

HOOFDSTUK IV

SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Artikel 17

Aanwijzing van een contactpunt

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

Artikel 18

Samenwerking tussen lidstaten

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

Artikel 19

Gezamenlijke technische controles langs de weg

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

Artikel 20

Mededeling van informatie aan de Commissie

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK V

GEDELEGEERDE HANDELINGEN EN UITVOERINGSHANDELINGEN

Artikel 21

Gedelegeerde handelingen

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

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

Artikel 22

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

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

*Artikel 23***Comitéprocedure**

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

HOOFDSTUK VI

SLOTBEPALINGEN*Artikel 24***Verslagen**

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

*Artikel 25***Sancties**

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

*Artikel 26***Omzetting**

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

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

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

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

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

*Artikel 27***Intrekking**

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

*Artikel 28***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 29***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

BIJLAGE I

ELEMENTEN VAN HET RISICOCCLASSIFICATIESYSTEEM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Waar

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

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

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

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

DD = gevaarlijke gebreken („dangerous deficiencies”)

MaD = grote gebreken („major deficiencies”)

MiD = kleine gebreken („minor deficiencies”)

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

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

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

Waar

AR = jaarlijkse risicoscore („annual risk score”)

#... = aantal...

DD = gevaarlijke gebreken („dangerous deficiencies”)

MaD = grote gebreken („major deficiencies”)

MiD = kleine gebreken („minor deficiencies”)

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

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

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

— < 30 % laag risico

— 30 %-80 % gemiddeld risico

— > 80 % hoog risico.

—

BIJLAGE II

TOEPASSINGSGBIED VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG

1. CONTROLEGEBIEDEN

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

2. CONTROLEVEREISTEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Stuur, stuurkolom

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>Controleprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal. 2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen. 3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M₂, M₃, N₂ of N₃, ten minste 2 seconden. 4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden. 	c) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.		X	

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

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

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

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

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

- (¹) De remefficiëntie wordt berekend door de totale remkracht, bereikt wanneer de rem wordt ingetrapt, te delen door het gewicht van het voertuig of, bij opleggers, de som van de belasting op de assen en het resultaat met 100 te vermenigvuldigen.
- (²) De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.
- (³) 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd
- (⁴) 45 % voor voertuigen die zijn geregistreerd na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (⁵) 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (⁶) 2,2 m/s² voor N₁, N₂ en N₃ voertuigen.
- (⁶) Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 5 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.
- (⁷) Type-approved in accordance with Regulation (EC) No 715/2007, Annex I, Table 2 (Euro 6) and Regulation (EC) No 595/2009 (Euro VI).
- (⁸) Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.
- (⁹) Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (¹⁰) Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage 1 bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.
- (¹¹) Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden van Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

VOETNOTEN:

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

BIJLAGE III

I. Beginselen van het vastzetten van de lading

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

5. Toepasselijke normen:

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

II. Controle van de vastzetting van de lading

1. Indeling van gebreken

Gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

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

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

2. Controlemethoden

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

3. Beoordeling van gebreken

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

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

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

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

Tabel 1

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

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

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

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

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

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

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

BIJLAGE IV

(voorzijde)

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

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

10. Checklist

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

11. Resultaat van de controle:

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

12. Diversen/opmerkingen:

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

Handtekening van:

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

Opmerkingen:

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

(achterzijde)

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

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

BIJLAGE V

STANDAARDFORMULIER VOOR RAPPORTAGE AAN DE COMMISSIE

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

Elke lidstaat produceert:

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

Overzichtstabel
van alle (initiële en nadere) controles

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

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

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

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

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

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

Resultaten van nadere controles

Rapporterende lidstaat: bv. België

Naam van de rapporterende lidstaat

Land van inschrijving bv. Bulgarije

PERIODE: van 01/jaar [X] tot en met 12/jaar [X+1]

Naam van het land waar de voertuigen zijn ingeschreven

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ⁽¹⁾	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen

Gebrek

	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd
(0) identificatie																		
(1) remsysteem																		
(2) stuurinrichting																		
(3) zicht																		
(4) lampen en elektrische installaties																		
(5) assen, wielen, banden, ophanging																		

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

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