

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

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

<sup>(1)</sup> PB C 44 van 15.2.2013, blz. 128.

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

- (7) Voertuigen met slecht functionerende emissiebeperkingsystemen hebben een groter effect op het milieu dan naar behoren onderhouden voertuigen. Een stelsel van periodieke technische controles zal daarom bijdragen tot een beter milieu door het terugdringen van de gemiddelde emissies van voertuigen.
- (8) De lidstaten moeten passende maatregelen overwegen om nadelige manipulatie van of knoeien met delen en onderdelen van het voertuig te voorkomen die een negatief effect zouden kunnen hebben op de vereiste veiligheids- en milieukeurmerken van het voertuig, met name door middel van de periodieke technische controles, met inbegrip van doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.
- (9) De afgelopen twee decennia zijn de eisen inzake voertuigemissies voor typegoedkeuring voortdurend aangescherpt. Niettemin is de luchtkwaliteit met de aanscherping van de emissienormen voor voertuigen niet zoveel verbeterd als voorspeld, met name wat betreft stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijne zwevende deeltjes. Mogelijkheden om testcycli zodanig aan te passen dat zij overeenkomen met de daadwerkelijke omstandigheden op de weg moeten nauwkeurig worden onderzocht teneinde toekomstige oplossingen te ontwikkelen, met inbegrip van de invoering van testmethoden om de NO<sub>x</sub>-niveaus te meten en van grenswaarden voor NO<sub>x</sub>-emissies.
- (10) Voor voertuigen die voldoen aan de emissieclasses Euro 6 en Euro VI, worden OBD-systemen („on-board diagnostic systems”) doeltreffender bij het beoordelen van emissies hetgeen het mogelijk maakt deze systemen te gebruiken als een equivalent van de gebruikelijke emissieproeven in het kader van de technische controles. Om te voorzien in het gebruik van OBD-systemen bij technische controles van voertuigen tot emissieclasses Euro 5 en Euro V, moeten de lidstaten deze testmethode in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten voor dergelijke voertuigen kunnen toestaan, indien de gelijkwaardigheid, rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring, waar aangewezen, op onafhankelijke wijze is vastgesteld.
- (11) In de Unie zijn een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid van voertuigen aangenomen. Er moet voor worden gezorgd, door middel van een stelsel van periodieke technische controles, dat voertuigen aan de veiligheidsnormen blijven voldoen. Dit stelsel moet van toepassing zijn op bepaalde categorieën van voertuigen als omschreven in de Richtlijnen 2002/24/EG <sup>(1)</sup>, 2003/37/EG <sup>(2)</sup> en 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup>.
- (12) Trekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden steeds vaker gebruikt ter vervanging van vrachtwagens in lokale transportactiviteiten en voor commercieel goederenvervoer over de weg. Hun risicopotentieel is vergelijkbaar met dat van vrachtwagens en daarom moeten voertuigen van deze categorie, die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt, aan dezelfde technische controles worden onderworpen.
- (13) Motorvoertuigen van historisch belang worden verondersteld het industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand te houden en worden geacht nauwelijks op de openbare weg te worden gebruikt. Het moet aan de lidstaten worden overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te bepalen. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.
- (14) Voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in afgelegen gebieden van lidstaten, met name op kleine eilanden met een bevolking van minder dan 5 000 inwoners of in dunbevolkte gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer, worden gebruikt onder voorwaarden die een specifieke regeling voor technische controle kunnen vereisen. Daarom moet aan de lidstaten de bevoegdheid worden toegekend om deze voertuigen vrij te stellen van de toepassing van deze richtlijn.
- (15) Technische controles zijn een soevereine activiteit en moeten derhalve worden verricht door de lidstaten of door publieke of particuliere organen onder hun toezicht waaraan deze controles zijn toevertrouwd. De lidstaten moeten in alle gevallen verantwoordelijk blijven voor de uitvoering van technische controles, ook als het nationale systeem het verlenen van een vergunning aan particuliere organen toestaat, met inbegrip van organen die tevens reparaties van voertuigen verrichten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGEBIED

#### Artikel 1

#### Onderwerp

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

#### Artikel 2

#### Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als bedoeld in Richtlijn 2002/24/EG, Richtlijn 2003/37/EG en Richtlijn 2007/46/EG:
- motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en hun bagage en waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — niet meer dan acht bedraagt — voertuigcategorie M<sub>1</sub>;
  - motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en hun bagage en waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — meer dan acht bedraagt — voertuigcategorieën M<sub>2</sub> en M<sub>3</sub>;
  - motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en waarvan de maximummassa niet meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorie N<sub>1</sub>;
  - motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en waarvan de maximummassa niet meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>;
  - aanhangwagens die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheden te bieden aan personen, en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>;
  - met ingang van 1 januari 2022, twee- en driewielige voertuigen — voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm<sup>3</sup>;
  - trekkers op wielen van categorie T5 die vooral op de openbare weg worden gebruikt en die een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h hebben.

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

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

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

- voertuigen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd of gebruikt, en voertuigen die nooit of nauwelijks op de openbare weg worden gebruikt, zoals voertuigen van historisch belang of wedstrijdvoertuigen;
- voertuigen die onder diplomatieke immuniteit vallen;
- voertuigen die worden gebruikt door strijdkrachten, diensten ter handhaving van de openbare orde, brandweerdiensten, civielebeschermingsdiensten of nood- en reddingsdiensten;
- voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers;
- voertuigen die uitsluitend op kleine eilanden of in dunbevolkte gebieden worden gebruikt;
- speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/u die alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat worden gebruikt;
- voertuigen in categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm<sup>3</sup>, daar waar de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van dergelijke uitsluitingen.

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

### Artikel 3

#### Definities

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

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

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

## HOOFDSTUK II

### ALGEMENE VERPLICHTINGEN

#### Artikel 4

#### Verantwoordelijkheden

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

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

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



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

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

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

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

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

### HOOFDSTUK III

#### MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE TECHNISCHE CONTROLES

##### Artikel 5

##### Data en frequentie van de controles

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

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

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

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

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

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

##### Artikel 6

##### Inhoud van de controles en controlemethoden

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

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

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

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

#### Artikel 7

##### Beoordeling van gebreken

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

#### Artikel 8

##### Technisch certificaat

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

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

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

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

#### *Artikel 9*

##### **Follow-up van gebreken**

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

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

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

#### *Artikel 10*

##### **Bewijs van de controle**

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

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

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

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

#### HOOFDSTUK IV

##### **ADMINISTRATIEVE MAATREGELEN**

#### *Artikel 11*

##### **Controlefaciliteiten en -apparatuur**

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

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

#### Artikel 12

##### Controlecentra

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

#### Artikel 13

##### Controleurs

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

#### Artikel 14

##### Toezicht op controlecentra

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

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

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

## HOOFDSTUK V

## SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

## Artikel 15

**Administratieve samenwerking tussen de lidstaten**

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

## Artikel 16

**Elektronisch voertuiginformatieplatform**

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

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

## HOOFDSTUK VI

## GEDELEGEERDE EN UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN

## Artikel 17

**Gedelegeerde handelingen**

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

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

## Artikel 18

**Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

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

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

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

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

#### Artikel 19

### Comité voor technische controles

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

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

#### HOOFDSTUK VII

### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 20

### Verslaglegging

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

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

#### Artikel 21

### Sancties

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

#### Artikel 22

### Overgangsbepalingen

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

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

*Artikel 23*

#### **Omzetting**

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

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

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

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

*Artikel 24*

#### **Intrekking**

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

*Artikel 25*

#### **Inwerkingtreding**

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

*Artikel 26*

#### **Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

M. SCHULZ

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

D. KOURKOULAS

---

## BIJLAGE I

**MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE INHOUD VAN CONTROLES EN AANBEVOLEN CONTROLEMETHODEN**

## 1. ALGEMEEN

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

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

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

Alle opgesomde punten worden verplicht gecontroleerd bij de periodieke controle van voertuigen, behalve de punten die met een „X” zijn aangeduid. Dit zijn punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en de geschiktheid ervan om deel te nemen aan het verkeer, maar die niet essentieel zijn bij een controle.

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

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

## 2. TOEPASSINGSGBIED VAN DE CONTROLE

De controle omvat ten minste de volgende gebieden:

0. Identificatie van het voertuig;
1. Remuitrusting;
2. Stuurinrichting;
3. Zicht;
4. Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties;
5. Assen, wielen, banden en ophanging;
6. Chassis en met het chassis verbonden delen;
7. Diverse uitrustingen;
8. Overlastfactoren;
9. Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen  $M_2$  en  $M_3$ .

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

## 1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.2.2. Efficiëntie	<p>Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen.</p> <p>Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>	<p>Levert niet minstens de volgende waarden op <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Categorie M<sub>2</sub> en M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categorie N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Categorie N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor opleggers: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— voor aanhangwagens met trekstang: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> en M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Categorie N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Categorie N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Categorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Andere categorieën:</p> <p>Categorieën L (beide remmen samen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie L1e: 42 %</li> <li>— Categorie L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Categorie L3e: 50 %</li> <li>— Categorie L4e: 46 %</li> <li>— Categorie L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Categorieën L (achterwielrem):</p> <p>25 % van totale voertuigmassa</p> <p>Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.</p>		X	X

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

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

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

## 2. STUURINRICHTING

### 2.1. Mechanische toestand

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

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

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

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

## 2.2. Stuur, stuurkolom

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

### 5.3. Ophangingsysteem

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

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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.4. Draaipunten wielophanging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspel kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	a) Systeem werkt niet.			X
		b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd.		X	X
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	

## 6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN

### 6.1. Chassis of frame en bevestigingen

6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd. Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X	X
		b) Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los. Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.		X	X
		c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest. Onvoldoende sterke onderdelen.		X	X



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

## 8. OVERLASTFACTOREN

## 8.1. Geluidshinder

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

## 8.2. Uitlaatemissies

## 8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking

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

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

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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>2. Voorbereidings-voorschriften:</p> <p>i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>				
		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten<sup>1</sup> het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— voor motoren met drukvulling: 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— bij voertuigen die in de vereisten staan<sup>1</sup> of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen<sup>1</sup>: 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> of 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></li> </ul>		X	

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

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



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

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

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

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

<sup>(1)</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

<sup>(2)</sup> 43 % voor opleggers, goedgekeurd voor 1 januari 2012.

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

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

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

<sup>(6)</sup> Bijv. 2,5 m/s<sup>2</sup> voor voertuigen van de categorie N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> die voor de eerste keer zijn geregistreerd na 1.1.2012

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

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

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

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

#### NOTES:

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

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

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

## BIJLAGE II

**MINIMUMINHOUD VAN EEN TECHNISCH CERTIFICAAT**

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

- 1) voertuigidentificatienummer (VIN of chassisnummer);
  - 2) kentekenplaatnummer van het voertuig en kenletters van het land van inschrijving;
  - 3) plaats en datum van controle;
  - 4) stand van de kilometerteller op het tijdstip van de controle, indien beschikbaar;
  - 5) voertuigcategorie, indien beschikbaar;
  - 6) vastgestelde gebreken en de graad van ernst daarvan;
  - 7) resultaat van de technische controle;
  - 8) datum van de volgende technische controle of datum waarop huidig certificaat verstrijkt, indien deze informatie niet via andere kanalen wordt gegeven;
  - 9) naam van de controleorganisatie en handtekening of identificatie van de controleur die de controle heeft uitgevoerd.
  - 10) Overige informatie
-

## BIJLAGE III

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

## I Faciliteiten en apparatuur

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

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

of

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

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

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

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

## II Kalibratie van meetapparatuur

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

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

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

Tabel I (1)

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



Minimaal vereiste apparatuur voor het verrichten van technische controles

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

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

<sup>(1)</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

<sup>1</sup> B...Benzine (elektrische ontsteking); D...Diesel (compressieontsteking)

## BIJLAGE IV

**MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE VAKBEKWAAMHEID, OPLEIDING EN CERTIFICERING VAN CONTROLEURS**

## 1. Vakbekwaamheid

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

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

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

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

## 2. Basisopleiding en nascholing

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

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

a) Basisopleiding of passende examinering

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

i) voertuigtechnologie:

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

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

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

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

### 3. Getuigschrift van vakbekwaamheid

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

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

## BIJLAGE V

## TOEZICHTHOUDENDE ORGANEN

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

1. Taken en activiteiten van de toezichthoudende organen

Toezichthoudende organen vervullen ten minste de volgende taken:

a) Toezicht op controlecentra:

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

b) Verifiëren van het opleiden en examineren van controleurs:

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

c) Uitvoeren van audits:

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

d) Monitoring, waarbij maatregelen worden toegepast zoals:

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

e) Valideren van meetresultaten van technische controles.

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

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

## 2. Vereisten betreffende het toezichthoudend orgaan

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

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

## 3. Inhoud van de voorschriften en procedures

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

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

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

### b) Controleurs van controlecentra:

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

### c) Apparatuur en bedrijfsruimten:

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

### d) Toezichthoudende organen:

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