

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2022/33928]

13 OKTOBER 2022. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende reglementering van de technische keuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 Bijzondere wet tot hervorming der instellingen;

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op de artikelen 1 en 2 gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990 en bij het koninklijk besluit van 23 december 1994;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

Gelet op het advies van de Adviescommissie "Overheid-Industrie", uitgebracht op 15 juni 2022;

Gelet op de adviesaanvraag binnen 30 dagen, die op 2 juli 2022 bij de Raad van State is ingediend, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het advies niet is meegedeeld binnen die termijn;

Gelet op artikel 84, § 4, tweede lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op de gelijke kansen test van 28/04/2022;

Overwegende de noodzaak voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om zijn wetgeving aan te passen na de zesde staatshervorming en de daaropvolgende bevoegdheidsoverdrachten;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat bevoegd is voor de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, zich moet houden aan de Europese richtlijnen op dit gebied;

Op de voordracht van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Verkeersveiligheid;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — Principes

Artikel 1. Algemeen

Dit besluit strekt tot gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische keuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.

Art. 2. Toepassingsgebied

§ 1. Motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en gemotoriseerde vierwielers die onder dekking van een Belgische kentekenplaat of met het oog op zulke inschrijving in het verkeer worden gebracht, en die aan een van de volgende kenmerken voldoen:

1) uitgerust zijn met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ of;

2) uitgerust zijn met een elektrische of hybride motor(en):

- met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/h

- of met een nominaal continu vermogen van meer dan 11 kW;

§ 2. Op bromfietsen alsmede op andere dan de in § 1 bedoelde motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en vierwielers zijn uitsluitend de artikelen 1 tot en met 5, artikel 6, § 1, lid 1, en de artikelen 10 tot en met 14 van toepassing.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2022/33928]

13 OCTOBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale règlementant le contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 6, § 1^{er}, XII, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 sur la réforme institutionnelle ;

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment les articles 1 et 2 modifiés par la loi du 18 juillet 1990 et par l'arrêté royal du 23 décembre 1994 ;

Vu l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

Vu l'avis de la Commission consultative « Administration-Industrie », donné le 15 juin 2022 ;

Vu la demande d'avis dans un délai de 30 jours, adressée au Conseil d'État le 5 juillet 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant l'absence de communication de l'avis dans ce délai ;

Vu l'article 84, § 4, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu le test d'égalité des chances du 28/04/2022 ;

Considérant la nécessité pour la Région de Bruxelles-Capitale d'adapter sa législation à la suite de la sixième réforme de l'État et aux transferts de compétences qui s'en sont suivis ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale, compétente en matière de contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, doit se conformer aux directives européennes en la matière ;

Sur la proposition de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Sécurité routière ;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE I. — Principes

Article 1^{er}. Généralité

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

Art. 2. Champ d'application

§ 1^{er}. Sont soumis aux dispositions du présent arrêté les motocyclettes, les motocycles, les tricycles et quadricycles à moteur circulant sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue d'être ainsi immatriculés, et répondant à une des caractéristiques suivantes :

1) être équipés d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ ou ;

2) être équipés d'un moteur électrique ou hybride(s) :

- dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

- ou dont la puissance nominale en continu est supérieure à 11 kW ;

§ 2. Les cyclomoteurs ainsi que les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et quadricycles autres que ceux visés au § 1^{er} sont soumis uniquement aux dispositions des articles 1 à 5, de l'article 6, § 1^{er}, 1°, et des articles 10 à 14.

§ 3. De volgende voertuigen zijn vrijgesteld van technische controle:

1) Politievoertuigen;

2) Voertuigen die aan het verkeer deelnemen onder dekking van een testplaat en een geldig kentekenbewijs overeenkomstig de geldende voorschriften;

3) Voertuigen die zijn ontworpen, gebouwd en geregistreerd voor gebruik door het leger.

Art. 3. Definities

Voor de toepassing van dit besluit wordt, tenzij anders bepaald, verstaan onder:

1° "de richtlijn": richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische keuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG;

2° "lidstaten": de lidstaten van de Europese Unie;

3° "bevoegde autoriteit": de Brusselse minister bevoegd voor de Verkeersveiligheid of zijn afgevaardigde;

4° "erkend agent": de personen bedoeld in artikel 36 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 betreffende het algemeen reglement inzake de technische voorwaarden waaraan bromfietsen en motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

5° "voertuig": elk motorvoertuig op twee wielen, al dan niet met zijspanwagens, alsmede elke driewieler of vierwieler als bedoeld in dit besluit;

6° "bedrijfsvoertuig": elk voertuig van de categorieën L2e-U, L5e-B, L6e-BU, en L7e-CU dat uitsluitend is ontworpen voor het vervoer van goederen;

7° "bromfiets": elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punt 1, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 tot vaststelling van het algemeen reglement betreffende de technische voorwaarden waaraan bromfietsen en motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

8° "motorfiets": elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punt 2 en 2 bis, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement betreffende de technische eisen waaraan de bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

9° "driewieler met motor": elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punt 3, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement betreffende de technische eisen waaraan de bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

10° "vierwieler": elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punt 4, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement betreffende de technische eisen waaraan de bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

11° "in een Lidstaat ingeschreven voertuig": een voertuig dat in een Lidstaat van de Europese Unie is ingeschreven of in het verkeer is gebracht;

12° "houder": de natuurlijke of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;

13° "gebreken": technische gebreken en andere gevallen van onregelmatigheden die bij een technische controle worden vastgesteld;

14° "kleine gebreken": gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of het milieu en andere kleine anomalieën;

15° "grote gebreken": gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar kunnen brengen, een negatieve invloed op het milieu kunnen hebben of andere weggebruikers in gevaar kunnen brengen, en andere, meer significante gebreken;

16° "gevaarlijke gebreken": gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of die gevolgen hebben voor het milieu en die rechtvaardigen dat een lidstaat of zijn bevoegde instanties het gebruik van het voertuig op de openbare weg kunnen verbieden;

17° "erkende instellingen voor technische controle": elke instelling die is erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

18° "keuringscentrum": het centrum voor technische keuring van een erkende instelling voor technische keuring;

19° "keuringsbewijs": een door de bevoegde autoriteit of door een erkende instantie afgegeven keuringsrapport dat de resultaten van de technische keuring bevat;

§ 3. Sont exemptés du contrôle technique, les véhicules suivants :

1) Les véhicules de la police ;

2) Les véhicules circulant sous couvert d'une plaque d'essai et d'un certificat d'immatriculation en cours de validité conformément à la réglementation en vigueur ;

3) Les véhicules conçus, construits et immatriculés pour être utilisés par les forces armées.

Art. 3. Définitions

Aux fins du présent arrêté, sauf disposition contraire, on entend par :

1° « la directive » : la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

2° « Etats membres » : les Etats membres de l'Union européenne ;

3° « autorité compétente » : le ministre bruxellois qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué ;

4° « agent qualifié » : les personnes visées à l'article 36 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

5° « véhicule » : tout véhicule à moteur à deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et quadricycle tels que prévu dans cet arrêté ;

6° « véhicule utilitaire » : tout véhicule des catégories L2e-U, L5e-B, L6e-BU, et L7e-CU exclusivement conçus pour le transport de marchandises ;

7° « cyclomoteur » : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, point 1 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

8° « motocyclette » ou « motocycle » : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, point 2 et 2 bis, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

9° « tricycle à moteur » : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, point 3, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

10° « quadricycle » : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, point 4, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

11° « véhicule immatriculé dans un État membre » : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre de l'Union Européenne ;

12° « titulaire » : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé ;

13° « défaillances » : défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique ;

14° « défaillances mineures » : défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

15° « défaillances majeures » : défaillances susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

16° « défaillances critiques » : les défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un Etat membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique ;

17° « organismes de contrôle technique agréés » : tout organisme agréé en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

18° « centre de contrôle » : le centre de contrôle technique d'un organisme de contrôle technique agréé ;

19° « certificat de contrôle technique » : un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un organisme agréé contenant les résultats du contrôle technique ;

20° "inschrijving": de administratieve vergunning voor het in het verkeer brengen van een voertuig, die de identificatie van het voertuig en de toekenning van een volgnummer, "inschrijvingsnummer" genoemd, op permanente, tijdelijke of kortstondige basis inhoudt;

21° "datum van eerste ingebruikneming": het tijdstip waarop het voertuig in nieuwe staat voor de eerste maal wordt gebruikt;

22° "datum van eerste ingebruikneming in België": het tijdstip waarop het voertuig in België voor het eerst als nieuw voertuig of als ingevoerd gebruikt voertuig in gebruik wordt genomen;

23° "datum van herinschrijving in België":

a) het ogenblik waarop het voertuig opnieuw in België wordt gebruikt na een verandering van eigenaar of

b) het ogenblik waarop het voertuig, dat slechts tijdelijk in België was ingeschreven, opnieuw in het verkeer wordt gebracht onder een niet tijdelijk Belgisch kentekenplaat;

24° "reglementaire bepalingen": de bepalingen zoals opgenomen in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement betreffende de technische eisen waaraan de bromfietzen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Art. 4. Technische keuring

§ 1. De in artikel 2, §§1 en 2, genoemde voertuigen die in het verkeer worden gebracht, worden gecontroleerd om na te gaan of zij voldoen aan de regelgeving die erop van toepassing is.

§ 2. De keuringen worden uitgevoerd door de technische keuringsinstanties die erkend zijn overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

§ 3. Tenzij anders bepaald, omvatten de uit te voeren controles de in bijlage 1 vermelde controles en de aanvullende controles waarin in een specifieke verordeningen is voorzien.

De bevoegde autoriteit bepaalt de bijzonderheden van de verschillende uit te voeren controles.

§ 4. Het voertuig wordt op initiatief van de titularis aangeboden in een van de centra voor technische controle van de organen die zijn erkend voor het uitvoeren van de controle op voertuigen van categorie L.

Alle herkeuringen vinden plaats in het technisch inspectiecentrum waar de volledige inspectie heeft plaatsgevonden.

§ 5. De voertuigen moeten in een dermate schone staat bevinden dat de inspectie van de elementen niet wordt gehinderd.

De keuring wordt stopgezet wanneer brandstoflekken worden ontdekt.

De persoon die het voertuig voor de technische keuring aanbiedt, moet de instructies opvolgen die hem worden gegeven om de keuring van zijn voertuig mogelijk te maken.

§ 6. Ter gelegenheid van de in artikel 5 van dit besluit bedoelde controles en voor zover het voertuig daarvan moet zijn voorzien, moet degene die het voertuig voor de technische keuring aanbiedt:

1° het laatste keuringsbewijs aan de erkende instantie overhandigen;

2° de volgende documenten voorleggen:

a) het laatste inschrijvingsbewijs;

b) het uittreksel uit het goedkeuringsrapport, het Europees certificaat van overeenstemming of het certificaat van overeenstemming, het validatiecertificaat of wat daarvoor in de plaats komt;

Voor ingevoerde voertuigen die eerder in een andere lidstaat van de Europese economische ruimte zijn geregistreerd, hoeft echter geen Europees certificaat van overeenstemming (alleen COC) te worden overgelegd. Indien het kentekenbewijs van dergelijke voertuigen onleesbaar of onvolledig is overeenkomstig bijlage 1 bij dichtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, zoals gewijzigd bij Verordening 2014/46/EU, kan om het Europees certificaat van overeenstemming worden verzocht. Het ontbreken van een Europees certificaat van overeenstemming leidt echter niet tot een tekortkoming;

20° « immatriculation » : l'autorisation administrative pour la mise en service sur route d'un véhicule, impliquant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro de série, appelé « numéro d'immatriculation », à titre permanent, temporaire ou pour une courte durée ;

21° « date de la première mise en service » : le moment auquel le véhicule à l'état neuf est utilisé pour la première fois ;

22° « date de la première mise en service en Belgique » : le moment auquel le véhicule est utilisé pour la première fois en Belgique comme véhicule à l'état neuf ou comme véhicule importé à l'état usagé ;

23° « date de la remise en service en Belgique » :

a) le moment auquel le véhicule est à nouveau utilisé en Belgique après tout changement de titulaire ou

b) le moment auquel le véhicule qui ne faisait l'objet que d'une immatriculation temporaire en Belgique, est remis en circulation sous une plaque d'immatriculation belge non temporaire ;

24° « dispositions réglementaires » : les dispositions telles que reprises à l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Art. 4. Inspection technique

§ 1^{er}. Les véhicules repris à l'article 2, §§ 1^{er} et 2, qui sont mis en service sont soumis à des contrôles en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

§ 2. Les contrôles sont effectués par les organismes de contrôle technique agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

§ 3. Sauf dispositions contraires, les contrôles à effectuer comprennent les contrôles énoncés à l'annexe 1 et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières.

L'autorité compétente détermine les modalités relatives aux divers contrôles à effectuer.

§ 4. Le véhicule est présenté à l'initiative du titulaire dans un des centres de contrôle technique des organismes agréés pour effectuer le contrôle sur les véhicules de catégorie L.

Toutes les revisites ont lieu dans le centre de contrôle technique où la visite complète a eu lieu.

§ 5. Les véhicules doivent se trouver dans un état de propreté tel que le contrôle des éléments ne soit pas entravé.

Le contrôle est arrêté lorsque des fuites de carburant sont constatées.

La personne qui présente le véhicule au contrôle technique se conforme aux indications qui lui sont fournies en vue de permettre le contrôle de son véhicule.

§ 6. À l'occasion des contrôles prévus à l'article 5 du présent arrêté, et pour autant que le véhicule doive en être pourvu, celui qui présente le véhicule au contrôle technique :

1° remet le dernier certificat de contrôle technique à l'organisme agréé ;

2° présente les documents suivants :

a) le dernier certificat d'immatriculation ;

b) l'extrait du procès-verbal d'agrément, le certificat de conformité européen ou le certificat de conformité, le certificat de validation ou ce qui en tient lieu ;

Les véhicules importés qui ont été précédemment immatriculés dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen ne sont toutefois pas soumis à l'obligation de production du certificat de conformité européen (uniquement COC). Si le certificat d'immatriculation de ces véhicules est illisible ou incomplet conformément à l'annexe 1 de la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, modifiée par le règlement 2014/46/UE, le certificat de conformité européen peut être sollicité. L'absence de certificat de conformité européen ne pourra toutefois pas donner lieu à une défaillance ;

c) het document "visuele controle van het voertuig", indien een visuele controle is uitgevoerd;

d) het verzekeringsbewijs, op papier of in digitale vorm, dat is afgegeven krachtens de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen.

HOOFDSTUK II. — Keuringen

Art. 5. Categorieën van keuringen en inhoud

§ 1. De in artikel 4 bedoelde keuringen worden onderverdeeld in volledige keuringen en gedeeltelijke keuringen.

Tenzij anders bepaald, hebben de controles ten minste betrekking op de in bijlage 1 vermelde punten.

§ 2. Volledige controles bestaan uit het controleren:

a) De identificatie van het voertuig waarbij wordt gecontroleerd:

1. het chassisnummer;
2. het inschrijvingsbewijs;

3. het certificaat van overeenstemming, het Europees certificaat van overeenstemming (COC), het validatiecertificaat of het individuele goedkeuringscertificaat of wat daarvoor in de plaats komt;

b) De technische staat van het voertuig, om na te gaan of het voldoet aan de geldende veiligheids- en milieunormen.

§ 3. Gedeeltelijke controles zijn onderverdeeld in:

a) administratieve controles, die alleen betrekking hebben op de verificatie van:

- het kentekenbewijs;

- het uittreksel uit het goedkeuringscertificaat, het certificaat van overeenstemming of het Europees certificaat van overeenstemming (COC), met het oog op de validering van een aanvraag tot inschrijving van een gebruikt voertuig;

b) administratieve herkeuringen, d.w.z. gedeeltelijke herkeuringen die alleen betrekking hebben op de verificatie van:

- het chassisnummer en het identificatieplaatje,

of

- alleen documenten, zonder dat het voertuig vertegenwoordigd is;

c) technische inspecties, d.w.z. alle andere gedeeltelijke technische inspecties.

§ 4. Alle herkeuringen, behalve die zonder het voertuig, moeten vergezeld gaan van een identificatiecontrole.

§ 5. Tijdens een inspectie wordt ook nagegaan of het voertuig voldoet aan de bepalingen van de wetgeving en aan de bepalingen van dit besluit.

Art. 6. Volledige controle

§ 1. De volledige controles zijn verplicht:

1° op ieder verzoek van een bevoegd ambtenaar;

2° vóór de datum van het opnieuw in het verkeer brengen, hetzij op naam van dezelfde titularis, hetzij op naam van een nieuwe titularis, van elk voertuig;

a) waarvan het keuringsbewijs door een bevoegde ambtenaar is ingetrokken, wanneer een overtreding van de voorschriften is vastgesteld;

b) dat een wijziging of aanpassing met betrekking tot het chassis of de uitrusting heeft ondergaan, waardoor de technische kenmerken van het voertuig zijn veranderd;

c) waarvan het ingeslagen chassisnummer verduidelijkt, uitgewist of gewijzigd werd;

of

d) dat ten gevolge van een ongeval schade aan het chassis, de stuurinrichting, de ophanging of het remsysteem heeft opgelopen, dan wel total loss is;

Deze controle omvat de volledige keuring voor alle voertuigen en daarnaast een specifieke keuring na ongeval voor de voertuigen die onder punt d) vallen.

c) le document intitulé « inspection visuelle du véhicule » si une inspection visuelle a été effectuée ;

d) le certificat d'assurance, en version papier ou numérique, délivré en vertu de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

CHAPITRE II. — Contrôles

Art. 5. Catégories de contrôle et contenu

§ 1^{er}. Les contrôles tels que prévus à l'article 4 sont répartis en contrôles complets et en contrôles partiels.

Sauf dispositions contraires, les contrôles portent au moins sur les points prévus à l'annexe 1.

§ 2. Les contrôles complets consistent à vérifier :

a) L'identification du véhicule au cours de laquelle sont contrôlés :

1. le numéro de châssis ;
2. le certificat d'immatriculation ;

3. le certificat de conformité, le certificat de conformité européen (COC), le certificat de validation ou le certificat de réception individuelle ou ce qui en tient lieu ;

b) L'état technique du véhicule en vue de vérifier s'il satisfait aux normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement.

§ 3. Les contrôles partiels sont répartis en :

a) contrôles administratifs, qui ont uniquement trait à la vérification :

- du certificat d'immatriculation ;

- de l'extrait du procès-verbal d'agrément, du certificat de conformité ou du certificat de conformité européen (COC), en vue de la validation d'une demande d'immatriculation d'un véhicule usagé ;

b) revisites administratives, à savoir les revisites partielles qui ont uniquement trait à la vérification :

- du numéro de châssis et de la plaquette d'identification,

ou

- des seuls documents sans que le véhicule soit représenté ;

c) revisites techniques, à savoir tous les autres contrôles techniques partiels.

§ 4. Toutes les revisites, exceptées celles sans présentation du véhicule, s'accompagnent d'un contrôle d'identification.

§ 5. A l'occasion d'un contrôle, il est également vérifié si le véhicule est conforme aux dispositions réglementaires ainsi qu'aux dispositions du présent arrêté.

Art. 6. Contrôle complet

§ 1^{er}. Les contrôles complets sont obligatoires :

1° à chaque demande d'un agent qualifié ;

2° avant la date de la remise en circulation, que ce soit au nom du même titulaire ou au nom d'un nouveau titulaire, pour tout véhicule :

a) dont le certificat de contrôle technique a été enlevé par un agent qualifié lors de la constatation d'une infraction aux dispositions réglementaires ;

b) ayant fait l'objet d'une modification ou d'une transformation du châssis ou d'équipements ayant entraîné une modification des caractéristiques techniques du véhicule ;

c) dont la frappe du numéro de châssis a été renforcée, effacée ou modifiée ;

ou

d) ayant subi, à la suite d'un accident, des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage ou ayant subi un sinistre total ;

Ce contrôle comprend le contrôle complet pour tous les véhicules et, en outre, un contrôle spécifique après-accident pour les véhicules concernés par le point d).

3° alvorens voertuigen op naam van een andere titularis te registreren.

Echter, indien de toekomstige titularis de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of de persoon is met wie de vorige titularis een feitelijk gezin vormt, of een van hun kinderen:

- Is er geen controle nodig in geval van overdracht van de kentekenplaat van het Europees formaat op naam van de nieuwe titularis;

- Een administratieve controle is noodzakelijk wanneer de kentekenplaat niet op naam van de nieuwe titularis wordt overgeschreven of wanneer de kentekenplaat niet van het Europees type is,

in overeenstemming met de bepalingen van artikel 21 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

De samenwoning van de eerdere houder en de persoon met wie hij verklaart een feitelijk gezin te vormen, is gebaseerd op de gegevens bedoeld in artikel 3, eerste lid, 5°, van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van natuurlijke personen. Deze informatie mag niet meer dan twee maanden oud zijn.

§ 2. Een auto-expert in de zin van de wet van 15 mei 2007 betreffende de erkenning en de bescherming van het beroep van auto-expert en de oprichting van een Instituut van Auto-experts, of elke gekwalificeerde agent die vaststelt dat een voertuig de schade of het verlies heeft geleden bedoeld in § 1, 2°, d) van dit artikel is verplicht dit te melden aan de bevoegde overheid.

§ 3. Bij de in artikel 6, § 1, 2° en 3°, bedoelde controle moet het voertuig worden getoond met het laatste kentekenbewijs dat ervoor is afgegeven en met een kentekenplaat waarvan de bevoegde autoriteit de kenmerken vaststelt.

In afwijking van artikel 5, § 3, is de in artikel 6, § 1, 2° en 3° bedoelde controle beperkt tot een visuele controle van de technische staat van het voertuig:

a) indien het voertuig beschikt over een keuringsbewijs overeenkomstig artikel 9 dat is afgegeven minder dan twee maanden nadat het voertuig ter controle is aangeboden, of

b) voor een in België ingevoerd voertuig dat voorheen in een andere Lidstaat van de Europese economische ruimte was ingeschreven, een door de bevoegde autoriteiten van die Lidstaat afgegeven keuringsbewijs, waarin wordt verklaard dat het voertuig met goed gevolg de proef heeft doorstaan, minder dan twee maanden voor de in artikel 6, § 1, 3°, bedoelde controle, een technische controle die ten minste voldoet aan de bepalingen van de richtlijn.

§ 4. Indien na deze visuele controle blijkt dat het voertuig geen technische gebreken vertoont en aan de voorschriften voldoet, wordt een document met de titel "Visuele controle van het voertuig" afgegeven.

Indien het voertuig na deze visuele controle technische gebreken vertoont of niet aan de voorschriften voldoet, moet het voertuig onmiddellijk opnieuw worden beproefd overeenkomstig bijlage 1.

§ 5. Het document "Visuele controle van het voertuig" bedoeld in § 3, tweede lid, moet de gegevens bevatten bedoeld in artikel 9, tweede lid, onderdelen 1° tot en met 12°, met uitzondering van de vervaldatum van het keuringsbewijs.

§ 6. Het document "Visuele controle van het voertuig" moet altijd bij het keuringsbewijs worden gevoegd, waarop het keuringsstation dat de visuele controle van de technische staat van het voertuig heeft uitgevoerd, onuitwisbaar de vermelding "NIET GELDIG BIJ GEBREK VAN HET DOCUMENT "VISUELE CONTROLE VAN HET VOERTUIG" heeft aangebracht.

§ 7. De aanvraag tot inschrijving wordt afgestempeld en ondertekend op voorwaarde dat, nadat de in § 1, 2° en 3° voorgeschreven controles zijn verricht, hetzij een certificaat van technische keuring overeenkomstig artikel 9, hetzij een document "Visuele controle van het voertuig" als bedoeld in § 3, tweede lid, wordt afgegeven.

Art. 7. Gedeeltelijke controle

§ 1. Gedeeltelijke keuringen zijn verplicht:

1° op ieder verzoek van een bevoegde ambtenaar;

2° voor de in artikel 10, §§ 2 tot en met 4 bedoelde voertuigen;

3° in geval van een overdracht als bedoeld in artikel 6, § 1, 3°, tweede lid, tweede streepje.

3° avant l'immatriculation des véhicules au nom d'un autre titulaire.

Toutefois, si le futur titulaire est le conjoint, le cohabitant légal ou la personne avec laquelle le titulaire précédent forme une famille de fait, ou l'un de leurs enfants :

- Aucun contrôle n'est nécessaire en cas de transfert de la plaque d'immatriculation au format européen au nom du nouveau titulaire ;

- Un contrôle administratif est nécessaire dans le cas où il n'y a pas de transfert de plaque d'immatriculation au nom du nouveau titulaire ou si la plaque d'immatriculation n'est pas du type européen,

conformément aux dispositions prévues en exécution de l'article 21 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

La cohabitation du titulaire précédent et de la personne avec laquelle il déclare former une famille de fait résulte des informations visées à l'article 3, premier alinéa, 5°, de la loi du 8 août 1983 portant réglementation d'un Registre national des personnes physiques. Ces informations ne doivent pas dater de plus de deux mois.

§ 2. L'expert en automobile au sens de la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles, ou tout agent qualifié qui constate qu'un véhicule a subi les détériorations ou le sinistre mentionnés au § 1^{er}, 2°, d), du présent article est tenu de le signaler à l'autorité compétente.

§ 3. Lors du contrôle mentionné à l'article 6, § 1^{er}, 2° et 3°, le véhicule doit être présenté avec le dernier certificat d'immatriculation délivré pour celui-ci, et doit être muni d'une plaque d'immatriculation reconnue par l'autorité compétente.

Par dérogation à l'article 5, § 3, le contrôle mentionné à l'article 6, § 1^{er}, 2° et 3°, se limite à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule :

a) si le véhicule dispose d'un certificat de contrôle technique conforme à l'article 9 délivré moins de 2 mois à compter du moment où le véhicule est présenté pour ce contrôle ou,

b) s'il s'agit d'un véhicule importé en Belgique, précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen, et muni d'un certificat de contrôle technique délivré par les autorités compétentes de cet Etat membre attestant que le véhicule a passé avec succès, moins de deux mois avant le contrôle visé à l'article 6, § 1^{er}, 3°, un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la directive.

§ 4. Lorsqu'à l'issue de cette inspection visuelle, il est constaté que le véhicule ne présente ni défaillances techniques, ni manquements aux dispositions réglementaires, un document intitulé « Inspection visuelle du véhicule » est délivré.

Si, à l'issue de cette inspection visuelle, le véhicule présente des défaillances techniques ou des manquements aux dispositions réglementaires, le véhicule est à nouveau immédiatement soumis à un contrôle conformément à l'annexe 1.

§ 5. Le document « Inspection visuelle du véhicule » visé au § 3, alinéa 2, mentionne les données reprises à l'article 9, alinéa 2, points 1° à 12°, à l'exception de la date d'échéance du certificat de contrôle technique.

§ 6. Le document « Inspection visuelle du véhicule » doit toujours être joint au certificat de contrôle technique sur lequel le centre de contrôle technique automobile, qui a effectué l'inspection visuelle de l'état technique du véhicule, appose, de manière indélébile, la mention « NON VALABLE EN L'ABSENCE DU DOCUMENT « INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE » ».

§ 7. La demande d'immatriculation est tamponnée et signée à condition que soit délivré, à la suite de l'exécution des contrôles requis sur la base du § 1^{er}, 2° et 3°, soit un certificat de contrôle technique conforme à l'article 9, soit un document intitulé « Contrôle visuel du véhicule » visé au § 3, alinéa 2.

Art. 7. Contrôle partiel

§ 1^{er}. Les contrôles partiels sont obligatoires :

1° à chaque demande d'un agent qualifié ;

2° pour les véhicules visés à l'article 10, §§ 2 à 4 ;

3° dans le cas d'un transfert prévu à l'article 6, § 1^{er}, 3°, alinéa 2, deuxième tiret.

§ 2. De in het eerste lid, 2° van dit artikel bedoelde keuring vindt plaats binnen twee maanden na het verstrijken van de geldigheidsduur van de vorige volledige of gedeeltelijke keuring. Na deze periode moet een volledige inspectie worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK III. — Document ten bewijze van de technische keuring

Art. 8. Af te geven document

§ 1. Aan het einde van iedere volledige of gedeeltelijke keuring wordt een keuringsbewijs afgegeven, behalve in het geval van een visuele controle van het voertuig, waarvoor een document "visuele controle van het voertuig" wordt afgegeven.

De bevoegde overheid bepaalt de vorm van de in lid 1 bedoelde documenten.

§ 2. Het centrum voor technische keuring dat de volledige of gedeeltelijke keuring of de visuele controle heeft uitgevoerd moet het door hem afgegeven keuringsbewijs of document "visuele controle van het voertuig" ter beschikking stellen van de persoon die het voertuig ter controle heeft aangeboden.

Art. 9. Inhoud van het document

§ 1. Het keuringsbewijs vermeldt tenminste:

1. het voertuigidentificatienummer (VIN-nummer);
2. het nummer van de kentekenplaat en het symbool van het land van inschrijving;
3. de plaats en datum van de keuring;
4. de bij de vorige en de huidige volledige inspectie geregistreerde kilometerstand (indien beschikbaar);
5. de categorie van het voertuig (indien beschikbaar);
6. het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;
7. de geconstateerde gebreken, met vermelding van de ernst ervan;
8. de eventuele inbreuken op de vereisten;
9. het resultaat van de technische inspectie;
10. de gegevens met betrekking tot controles waaraan het voertuig op grond van andere regelgeving is ook onderworpen;
11. bepaalde nuttige informatie voor toekomstige bezoeken;
12. de identificatiegegevens van de erkende instantie die de keuring heeft uitgevoerd.

§ 2. De resultaten van de technische keuringen moeten zo spoedig mogelijk ter kennis van de bevoegde autoriteit worden gebracht of elektronisch aan haar ter beschikking worden gesteld. Deze kennisgeving bevat de in § 1 bedoelde gegevens.

Art. 10. Geldigheid

§ 1. Het keuringsbewijs wordt zonder geldigheidsdatum uitgereikt indien tijdens een controle wordt vastgesteld dat:

- 1) het voertuig geen technische gebreken of tekortkomingen aan de vereisten vertoont;
- 2) het voertuig bepaalde kleine technische gebreken vertoont die, hoewel zij het voertuig niet gevaarlijk maken, niettemin nauwlettend door de titularis moeten worden opgevolgd;
- 3) het voertuig vertoont enkele kleine tekortkomingen die gemakkelijk door de eigenaar kunnen worden verholpen.

§ 2. De geldigheidsduur van het technische keuringsbewijs bedraagt drie maanden wanneer, niettegenstaande eventuele gebreken als bedoeld in de vorige leden, alleen bepaalde door de bevoegde overheid vastgestelde tekortkomingen van regelgevende of administratieve aard worden vastgesteld.

In dit geval wordt op het keuringsbewijs de vermelding "GELDIGHEIDSBEPERKING TOT: DD/MM/JJJJ" aangebracht, de te vermelden datum zijnde de datum van de dag + 3 maanden.

§ 3. De geldigheidsduur van het technische keuringsbewijs bedraagt vijftien dagen wanneer de toestand van een onderdeel of groep onderdelen, of de niet-naleving van de voorschriften, van dien aard is dat het voertuig, zonder een onmiddellijk gevaar te vormen, dringend moet worden hersteld of aangepast om aan de vereisten te voldoen. Deze gebreken worden gecategoriseerd als grote gebreken.

In dit geval wordt op het keuringsbewijs de vermelding "GELDIGHEIDSBEPERKING TOT: DD/MM/JJJJ" aangebracht, de te vermelden datum zijnde de datum van de dag + 15 dagen.

§ 2. Le contrôle mentionné au paragraphe 1^{er}, 2°, du présent article a lieu dans la période de deux mois qui suit l'échéance de la validité du contrôle complet ou partiel précédent. Après ce délai, un contrôle complet sera exécuté.

CHAPITRE III. — Document attestant du contrôle technique

Art. 8. Document à délivrer

§ 1^{er}. Un certificat de contrôle technique est délivré à l'issue de chaque contrôle complet ou partiel, sauf en cas d'inspection visuelle du véhicule, cette dernière donnant lieu à la délivrance d'un document d'« Inspection visuelle du véhicule ».

L'autorité compétente détermine la forme des documents visés à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Le centre de contrôle technique qui a procédé au contrôle complet ou partiel ou au contrôle visuel doit mettre le certificat de contrôle technique ou le document d'« Inspection visuelle du véhicule » qu'il délivre à la disposition de la personne qui a présenté le véhicule pour un contrôle.

Art. 9. Contenu du document

§ 1^{er}. Le certificat de contrôle technique mentionne, au moins :

1. le numéro d'identification du véhicule (numéro VIN) ;
2. le numéro de la plaque d'immatriculation et le symbole du pays d'immatriculation ;
3. le lieu et la date du contrôle ;
4. le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle (si disponible) ;
5. la catégorie du véhicule (si disponible) ;
6. le nombre de places assises outre la place conducteur ;
7. les défaillances constatées, assorties de leur niveau de gravité ;
8. les manquements éventuels aux dispositions réglementaires ;
9. le résultat du contrôle technique ;
10. les données se rapportant aux contrôles auxquels le véhicule est également soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires ;
11. certaines informations utiles pour les visites ultérieures ;
12. les données d'identification relatives à l'organisme agréé ayant procédé au contrôle.

§ 2. Les résultats des contrôles techniques doivent, dans les plus brefs délais, être notifiés à l'autorité compétente ou mis à sa disposition par voie électronique. Cette notification contient les informations visées au § 1^{er}.

Art. 10. Validité

§ 1^{er}. Le certificat de contrôle technique est délivré sans date de validité lorsqu'à l'occasion d'un contrôle, il a été constaté que :

- 1) le véhicule ne présente ni défaillances techniques, ni manquements aux dispositions réglementaires ;
- 2) le véhicule présente certaines défaillances techniques mineures qui, tout en ne le rendant pas dangereux, doivent néanmoins être surveillées de près par son titulaire ;
- 3) le véhicule présente certains manquements mineurs aux dispositions réglementaires qui peuvent être aisément corrigés par son propriétaire.

§ 2. La période de validité du certificat de contrôle technique est de trois mois lorsque, nonobstant des défaillances éventuelles telles que fixées aux paragraphes précédents, il n'est relevé que certains manquements réglementaires ou administratifs déterminés par l'autorité compétente.

Dans ce cas, le certificat de contrôle technique porte la mention « VALIDITE REDUITE JUSQU'AU : JJ/MM/AAA », la date à mentionner étant la date du jour + 3 mois.

§ 3. La période de validité du certificat de contrôle technique est de quinze jours lorsque l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments, ou les manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule, sans qu'il constitue un danger immédiat, doit faire l'objet, soit d'une réparation urgente, soit d'une modification afin de se conformer à la réglementation. Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances majeures.

Dans ce cas, le certificat de contrôle technique porte la mention « VALIDITE REDUITE JUSQU'AU : JJ/MM/AAAA », la date à mentionner étant la date du jour + 15 jours.

§ 4. De geldigheidsduur van het technische keuringsbewijs vervalt wanneer de toestand van een onderdeel of groep onderdelen, of de niet-naleving van de voorschriften van dien aard is dat het voertuig niet kan worden toegelaten of in het verkeer kan worden gehouden. Deze gebreken worden gecategoriseerd als gevaarlijke gebreken.

In dat geval is het keuringsbewijs voorzien van de vermelding "VERBODEN VOOR HET VERKEER".

Het rijverbod op de openbare weg kan worden opgeheven na een nieuwe keuring, waarbij kan worden vastgesteld dat de gebreken zijn verholpen en dat het voertuig weer geschikt is voor gebruik. Een keuringsbewijs kan dan worden afgegeven in overeenstemming met § 1.

§ 5. De kleur van het keuringsbewijs is groen in de gevallen bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel en rood in de gevallen bedoeld in de leden 3 en 4.

§ 6. De geldigheidsduur van de aanvraag tot inschrijving die voor de in artikel 6, § 1, 2° bedoelde keuring wordt afgegeven, bedraagt twee maanden.

HOOFDSTUK IV. — Vergoedingen en kosten

Art. 11. Toewijzing

De kosten van de technische keuringen komen ten laste van de eigenaar van het voertuig.

Betalingen geschieden contant, tenzij door de bevoegde autoriteit anders is bepaald.

Art. 12. Verschuldigde bedragen

§ 1. De erkende technische ondernemingen zijn gerechtigd tot inning van de retributies bedoelde in dit artikel.

§ 2. De erkende ondernemingen van technische keuring brengen in elk van hun technische controlecentra alle vergoedingen aan die zij gerechtigd zijn te vragen.

§ 3. De bedragen van de door de erkende keuringsinstanties voor voertuigen in rekening te brengen retributies, met inbegrip van de belasting over de toegevoegde waarde, worden door de Minister belast met Verkeersveiligheid als volgt vastgesteld:

1° een volledige inspectie overeenkomstig bijlage 1, met inbegrip van de milieu-inspectie: 48,50 EUR;

2° de gedeeltelijke keuring van een voertuig;

a) op verzoek van een bevoegd ambtenaar: 13,80 EUR;

b) naar aanleiding van een administratieve (her)keuring: 8,80 EUR;

c) na een herkeuring: 13,80 EUR;

3° de weging van een voertuig: 16,30 EUR;

4° het opstellen, valideren en afleveren van een aanvraag tot inschrijving: 4,40 EUR;

5° de afgifte van een duplicaat van elk origineel document dat werd afgeleverd: 6,00 EUR;

6° tweedehandse keuring beperkt tot een in artikel 6, §3, tweede lid, bedoelde visuele keuring: 33,80 EUR;

7° controle na een ongeval:

a) controle van de geometrie van de wielstellen en het chassis: 107,40 EUR;

b) controle van de geometrie van de wielstellen: 48,50 EUR;

8° de gelijkvormigheidcontrole van een ingevoerd voertuig in het kader van artikel 3^{ter} van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdend algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietzen, de motorfietzen en hun aanhangwagens moeten voldoen: 80,00 EUR.

§ 4. De in § 3 vermelde bedragen worden op 1 januari van elk jaar automatisch aangepast aan de ontwikkeling van de gezondheidsindex voor de maand november van het voorafgaande jaar. Bij het indexeren wordt het resultaat, indien nodig, afgerond op de dichtstbijzijnde hele decimaal.

Het uitgangscijfer is dat van november 2021.

§ 4. La période de validité du certificat de contrôle technique est nulle lorsque l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments ou encore les manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule ne peut être admis ou maintenu en circulation. Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances critiques.

Dans ce cas, le certificat de contrôle technique porte la mention « INTERDIT A LA CIRCULATION ».

L'interdiction de circuler sur la voie publique pourra être levée après qu'un nouveau contrôle aura été effectué, au terme duquel il aura pu être constaté qu'il a été remédié aux défaillances et que le véhicule est à nouveau en état de circuler. Un certificat de contrôle technique pourra alors être délivré conformément au § 1^{er}.

§ 5. La couleur du certificat de contrôle technique est verte dans les cas fixés aux paragraphes 1 et 2 du présent article et rouge dans les cas fixés aux paragraphes 3 et 4.

§ 6. La durée de validité de la demande d'immatriculation délivrée pour le contrôle mentionné à l'article 6, § 1^{er}, 2°, s'élève à deux mois.

CHAPITRE IV. — Frais et redevances

Art. 11. Imputation

Les frais des contrôles techniques sont à charge du propriétaire du véhicule.

Les paiements se font au comptant sauf dispositions contraires adoptées par l'autorité compétente.

Art. 12. Montants dus

§ 1^{er}. Les organismes de contrôle technique agréés sont habilités à percevoir les redevances visées au présent article.

§ 2. Les organismes de contrôle technique agréés affichent dans chacun de leurs centres de contrôle technique toutes les redevances qu'ils sont habilités à percevoir.

§ 3. Les montants des redevances, en ce comprise la taxe sur la valeur ajoutée, à percevoir par les organismes de contrôle technique agréés, sont fixés par le ministre en charge de la Sécurité routière comme suit :

1° le contrôle complet suivant l'annexe 1, en ce compris le contrôle de l'environnement : 48,50 EUR ;

2° le contrôle partiel d'un véhicule ;

a) à la suite d'une demande d'un agent qualifié : 13,80 EUR ;

b) à la suite d'une visite ou revisite administrative : 8,80 EUR ;

c) à la suite d'une revisite technique : 13,80 EUR ;

3° la pesée d'un véhicule : 16,30 EUR ;

4° la rédaction, validation et délivrance d'une demande d'immatriculation : 4,40 EUR ;

5° la délivrance d'un duplicata de tout document original qui a été délivré : 6,00 EUR ;

6° le contrôle occasion limité à une inspection visuelle visé à l'article 6, § 3, alinéa 2 : 33,80 EUR ;

7° le contrôle après accident :

a) contrôle de la géométrie des trains roulant et du châssis : 107,40 EUR

b) contrôle de la géométrie des trains roulants : 48,50 EUR ;

8° le contrôle de conformité d'un véhicule importé dans le cadre de l'article 3^{ter} de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques : 80,00 EUR.

§ 4. Les montants mentionnés au § 3 sont automatiquement adaptés le 1^{er} janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice santé du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est, le cas échéant, arrondi à la première décimale entière la plus proche.

L'indice de départ est celui du mois de novembre 2021.

HOOFDSTUK V. — Wijzigende bepalingen. — Invoer binnen de Europese Unie.

Art. 13. Artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, wordt aangevuld met een punt 24 dat luidt als volgt:

“24. “erkende technische controle-instantie”: de erkende instanties overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.”

Art. 14. Artikel 3 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een lid 3ter, dat als volgt luidt:

“§ 3ter. Voertuigen die worden ingevoerd en voor het eerst in België in het verkeer worden gebracht volgens de procedure van artikel 1, § 4bis, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, moeten worden aangeboden aan een erkend technisch controleorganisme, dat een conformiteitscontrole van het voertuig zal uitvoeren en zal nagaan of de reglementaire bepalingen van dit besluit worden nageleefd.”.

HOOFDSTUK VI. — Slotbepalingen

Art. 15. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2023.

Art. 16. De minister bevoegd voor Verkeersveiligheid wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 13/10/2022.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

E. VAN DEN BRANDT

CHAPITRE V. — Dispositions modificatives. — Importation intra Union européenne.

Art. 13. L'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, est complété par un point 24 rédigé comme suit :

« 24. « organisme de contrôle technique agréé » : les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. »

Art. 14. L'article 3 du même arrêté est complété par un paragraphe 3ter rédigé comme suit :

« § 3ter. Les véhicules importés et mis en circulation pour la première fois en Belgique sous le couvert de la procédure prévue au § 4bis de l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, doivent être présentés à un organisme agréé de contrôle technique, qui procèdera à un contrôle de conformité du véhicule et s'assurera du respect des dispositions réglementaires du présent arrêté. ».

CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 15. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Art. 16. La Ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 13/10/2022.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du
Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,
E. VAN DEN BRANDT

Bijlage 1 bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13/10/2022 tot regeling van de technische keuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

Minimumeisen voor de inhoud van controles en aanbevolen controlemethoden

1. ALGEMEEN

In deze bijlage wordt gespecificeerd welke voertuigsystemen en onderdelen moeten worden getest, worden de aanbevolen testmethoden beschreven en wordt aangegeven welke criteria moeten worden gehanteerd om te bepalen of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

De test heeft ten minste betrekking op de in de tabel genoemde punten, voor zover deze betrekking hebben op de te testen voertuiguitrusting. De controle kan ook worden gebruikt om na te gaan of de relevante onderdelen en componenten van dat voertuig voldoen aan de vereiste veiligheids- en milieukeurmerken die van kracht waren ten tijde van de typegoedkeuring of, in voorkomend geval, de aanpassing.

Indien het ontwerp van het voertuig de toepassing van de in deze bijlage bedoelde testmethoden niet mogelijk maakt, wordt de test uitgevoerd volgens de aanbevolen testmethoden die door de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel voor mobiliteitsinfrastructuur zijn aanvaard, waarbij erop wordt toegezien dat de veiligheids- en milieubeschermingsnormen worden nageleefd.

De controle van alle onderstaande punten wordt bij een technische controle van het voertuig als verplicht beschouwd, met uitzondering van de aangekruiste punten die betrekking hebben op de staat van het voertuig en de verkeersgeschiktheid, zonder dat zij bij de technische controle als essentieel worden beschouwd.

“Oorzaken van niet-naleving” zijn niet van toepassing wanneer zij betrekking hebben op voorschriften waarin niet was voorzien in de typegoedkeuringswetgeving voor voertuigen die van kracht was op de datum van de eerste registratie of de ingebruikneming, of op retrofitvoorschriften.

Wanneer wordt vermeld dat een inspectiemethode visueel is, betekent dit dat de inspecteur niet alleen de betrokken punten moet onderzoeken, maar ook, in voorkomend geval, de onderdelen moet hanteren, het geluid moet beoordelen of een ander geschikt inspectiemiddel moet gebruiken.

2. GECONTROLEERDE ASPECTEN

De controle heeft ten minste betrekking op de volgende gebieden :

- 0) Identificatie van het voertuig
- 1) Remsysteem
- 2) Stuurinrichting
- 3) Zichtbaarheid
- 4) Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties
- 5) Assen, wielen, banden en vering
- 6) Chassis en met het chassis verbonden delen
- 7) Overige uitrusting
- 8) Overlastfactoren

3. INHOUD EN METHODEN VAN DE TESTS, BEOORDELING VAN VOERTUIGFOUTEN

De controle heeft betrekking op de noodzakelijk en relevant geachte elementen, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met de veiligheid van remmen, banden, wielen, chassis, storingen en de in de onderstaande tabel vermelde aanbevolen methoden.

Voor elk van de voertuigsystemen en -onderdelen die worden gecontroleerd, moet de beoordeling van de gebreken per geval worden uitgevoerd aan de hand van de criteria in de tabel.

Gebreken die niet in deze bijlage zijn vermeld, worden beoordeeld op basis van het risico voor de verkeersveiligheid.

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven ¹⁾)	Visuele controle.	a)	Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.	X	
		b)	Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.	X	
		c)	Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.	X	
		BM1	Staat.	X	
		BM2	Niet reglementair.	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	
		BM1	Attest van de herinslager ontbreekt.		X
0.BM1. Identificatie plaat	Visuele controle.	a)	Ontbreekt of niet gevonden.	X	
		b)	Onvolledig, onleesbaar.	X	
		c)	Komt niet overeen met de voertuigdocumenten.	X	
		d)	Slechte bevestiging.	X	

0.BM2. Certificaat van overeenstemming of een equivalent daarvan		a)	Ontbreekt.	X		
	Visuele controle.	b)	Onleesbaar of onvolledig.	X		
		c)	Foutief	X		
0. BM3. Kentekenbewijs		a)	Ontbreekt. (hoewel ingeschreven)	X		
	Visuele controle.		Ontbreekt. (niet ingeschreven)			X
		b)	Onleesbaar of onvolledig.	X		
		c)	Verouderd / foutief.	X		
0.BM4. Verzekeringsdocument		a)	Ontbreekt.	X		
1. REMUITRUSTING						
1.1. Mechanische toestand en werking						
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Opmerking: 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. Opmerking: 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 moeilijk terug in de rustpositie. Functioneert niet goed.	X		
		c)	Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
		BM1	Staat.		X	

			BM2	Lassen.				X
			BM3	Ontbrekende veiligheid.				X
1.1.6. Bedieningsorgaan parkeerrem, bedieningshendel, vergrendelingsmechanisme, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)		De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X		
		b)		Slijtage aan het draaipunt of het vergrendelingsmechanisme	X			
				Te veel 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, verlikker defect.		X		
		BM1		Bedieningshendel werkt niet, is beschadigd, gepositioneerd, vervormd of ingekort op dusdanige wijze, dat de rem moeilijk te bedienen is.				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.		X		
				Inrichting werkt niet.				X
		b)		De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.		X		
				De hoofdcilinder is defect of lekt.				X
		c)		De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.		X		
				De hoofdcilinder zit los.			X	
		d)		Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.	X			
				Remvloeistof ver onder het MIN-teken.		X		
				Geen remvloeistof zichtbaar.				X
		e)		De dop van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.		X		

1.1.15. Remkabels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reïnstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Kabel is beschadigd of geknikt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		d)	Kabelgeleiding is defect.		X	
		e)	Bewegingsvrijheid van de reïnstallatie wordt belemmerd.		X	
		f)	Abnormale bewegelijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
		BM1	Onjuiste montage.		X	
1.1.16. Remcilinders/ remklaus (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reïnstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Cilinder/remklaus vertoont barsten of beschadiging.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Cilinder lekt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Cilinder/remklaus zit los of is niet goed gemonteerd.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		d)	Cilinder/remklaus vertoont te veel corrosie.		X	
			Kans op scheuren.			X
		e)	De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te klein of te groot.		X	
			Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).			X
		f)	Stofkap beschadigd.	X		

1.2.2. Efficiëntie ⁸	<p>Test met een remtestmachine op het aangegeven gewicht of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragsmeter.¹ Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>	c)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).	X	
		d)	Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.	X	
		e)	Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.	X	
			Levert niet minstens de volgende waarden op ² :		
			<p>Geeft niet ten minste de volgende minimumwaarden¹:</p> <p>Categorieën L (beide remmen samen):</p> <ul style="list-style-type: none"> — categorie L 1e: 42 % — categorieën L 2e, L 6e: 40 % — categorie L 3e: 50 % — categorie L 4e: 46 % — categorieën L 5e, L 7e: 44 % <p>Categorieën L (achterremmen) : alle categorieën: 25% van de totale massa van het voertuig.</p>	X	
	Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.		X		

1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. Remkracht ⁸	Trek de rem aan op een remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.		X	
		Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden (zoals gedefinieerd in punt 1.4.2) bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.4.2. Efficiëntie ⁸	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragingmeter die slechts aanduidt of ook registreert.	Geeft niet voor alle categorieën voertuigen minstens een rempercentage van ten minste 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, ten minste 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.		X	
		Minder dan 50 % van de bovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.	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 voertuig interface.		X	

1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.	a)	Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
1.8. Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken.			X	
		Dreigend gevaar op falen.				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 spieassen vertonen slijtage.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		c)	Stuuras vertoont te veel slijtage.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		d)	Stuuras heeft te veel speling.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		e)	Lekt.	X		
			Vorming van druppels.		X	

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.	X			X	
		b)	Bevestigingsgaten in het chassis groter geworden door slijtage.	X				X
		c)	Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.	X				
		d)	Bevestigingen ernstig aangetast.					X
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen. Terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a)	Stuurhuis is gebroken.	X				
			Stabiliteit of bevestiging van behuizing aangetast.				X	
		a)	Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.	X				
		b)	Buitensporige beweging of grote kans op losraken.					X
		b)	Verbindingen vertonen te veel slijtage.	X				
			Groot gevaar op losschieten.					X
		c)	Onderdelen zijn gebroken of vervormd.	X				
		d)	Negatieve gevolgen voor de werking.					X
		d)	Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.	X				
		e)	Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. Spoorstang of stuurstang).	X				
		f)	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .	X				
			Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.					X

2.2.1. Toestand van het stuurwiel	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 kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	a)	Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling.	X		X
		b)	Zeer groot gevaar van losschieten.			X
2.2.2. Stuurkolom, stuurvork en stuurdemper	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	c)	Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt.	X		X
			Zeer groot gevaar op losschieten.			X
		BM1	Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los.	X		
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		BM2	Onveilig herstelling of modificatie ⁷ .	X		
2.2.3. Speling in de stuurinrichting	Voor voertuigen met stuurbevestiging met draaiende motor en de wielen in rechte positie, draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.		Symmetrie.	X		
		a)	Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.	X		
		b)	Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.	X		
		c)	Flexibele koppelingskop is stuk.	X		
		d)	Bevestiging is defect.	X		
	Zeer groot gevaar van losschieten.			X		
	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .			X		
	Te veel speling bij het sturen, bv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .			X		
	Besturing aangetast.				X	

2.4. Wieluitlijning (X) ⁶	Visuele controle	a)	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant.	X			
			Recht door rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.		X		
			Wieluitlijning is duidelijk defect.		X		
			BM1				
2.6. Elektronische stuurbekeuring (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aanzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.	a)	Het EPS waarschuwinglampje van de stuurbekeuring (EPS malfunction indicator lamp — MIL) wijst op een defect in de installatie.		X		
			b)	Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen.		X	
				Besturing aangetast.			X
			c)	Bekrachtiging werkt niet.		X	
d)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X				
3. ZICHT							
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurders-zitplaats.	a)	Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanen aanzienlijk belemmert (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X			
			b)	Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a)	De ruiten of de transparante panelen (indien toegevoegd) zijn gebarsten of verkleurd (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X			
			b)	Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
			Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X			

			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
	c)		Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.		X	
			Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.			X
	BM1		Bevestiging		X	
3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen	a)	Visuele controle.	Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten ⁵ (ten minste twee achteruitkijktoestellen beschikbaar).	X		
			Minder dan twee achteruitkijktoestellen beschikbaar.		X	
	b)		Spiegel of inrichting licht beschadigd of los.	X		
			Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.		X	
	c)		Noodzakelijk blikveld is er niet.		X	
	BM1		Spiegel niet conform volgens de vereisten.		X	
3.4. Ruitenwissers (indien aanwezig)	a)	Visuele controle en controle door bediening.	De wissers werken niet, ontbreken zijn of zijn niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X	
	b)		Wisserblad is defect.	X		
			Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect.		X	
3.5. Ruitensproeiers (indien aanwezig)		Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld).	X		
			Sproeiers werken niet.		X	
3.6. (X) ⁶ Ontwasemingssysteem		Visuele controle en door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES						
4.1. Koplampen						

4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in het geval van LED werkt tot 1/3 niet.	X		
			Eén enkel(e) licht/lichtbron; in het geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid.		X	
		b)	Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect.	X		
			Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.		X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.		X	
4.1.2. 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 ⁵ .		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 ⁵ (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment).	X		
			Maximaal toegestane lichtheid aan de voorkant wordt overschreden.		X	
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1.4. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X	
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichtheid 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		
4.1.6. Koplampwisser (indien verplicht)		Inrichting werkt niet.		X				
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten		In het geval van gasontladingslampen.						X
		Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten						
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect.			X		
		b)	Lens is defect.			X		
		c)	Lamp is niet veilig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.		X		X	
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .			X		
		b)	Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn. Verminderde functie van schakelaar.			X		
4.2.3. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X			
		b)	Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichtheidheid. Producten op lens of lichtbron die de lichtheidheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen.			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 ⁵ .	X					
			Vertraagde werking.		X				
			Geen enkele werking.			X			
			Verminderde functie van schakelaar.		X				
			Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X				
4.3.3. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.	d)	Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.		X				
			Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X					
			Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.			X			
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten									
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt tot 1/3 niet).	X					
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X				
			Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X					
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).		X				
			Lamp is niet stevig bevestigd.	X					
			Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.		X				
			4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X			
						Geen enkele werking.			X

4.4.3. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X	
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	De knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X	
4.5. Mistlichten voor en achter (indien aanwezig)				
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect (meerdere bronnen; in geval van LED werkt tot 1/3 niet).	X
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.	X
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X
4.5.2. Afstelling (X) ⁶	Door bediening en met het gebruik van een koplampstapparaat.	c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X
			Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.	X
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.		Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).	X
			Scheidingslijn boven die van de koplampen met gedimde lichtstraal.	X
4.5.4. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.		Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X
			Werkt niet.	X
		a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X
		b)	De schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	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 ⁵	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .			X
		b)	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .			X
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X		
		Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.				X
4.7. Achterkentekenplaatverlichting						
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht schijnt rechtstreeks, of wit licht, achteruit.	X		
		b)	Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen). Lichtbron defect (één enkele lichtbron).	X		X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X		X
4.7.2. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X		

4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden						
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a)	Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.	X		
			Reflecterende werking aangetast.		X	
		b)	Reflector is niet stevig bevestigd.	X		
			Zou eraf kunnen vallen.		X	
4.8.2. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle.		Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X		
			Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.		X	
4.9. Verlikkersignalen voor lichtinrichting						
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.		Werkt niet.	X		
			Werkt niet voor hoofdlichtstraal van koplamp of een mistlamp aan de achterzijde.		X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten ⁵	Visuele controle en controle door bediening.		Niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a)	Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd.	X		
			Losse contactdoos.		X	
		b)	Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X		X
		c)	De elektrische verbindingen van het trekkend voertuig functioneren niet correct.		X	
			Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.			X

4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting, inclusief de binnenkant van de motorruimte (indien van toepassing).	a)	Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.	X			
			Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.		X		
			Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).				X
		b)	Bedrading is licht versleten.	X			
			Bedrading is sterk versleten.		X		
			Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).				X
		c)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X			
			Kan kortsluiting veroorzaken.			X	
			Hoog risico op brand, ontstaan van vonken.				X
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) ⁶	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ⁵ .	X			
			Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.			X	
			Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X			
		b)	Bij een aantal koplampen dat tegelijk werkt, wordt de toegestane lichthelderheid overschreden; Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.			X	
			Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd.	X			
			Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.			X	
4.13. Accu('s)	Visuele controle	a)	Zit los.	X			
			Niet correct bevestigd. Kan kortsluiting veroorzaken.			X	

5.1.2. Stuurpennen	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a)	Stuurpen is gebroken.			X
		b)	Fuseepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingsstabiliteit.		X	X
		c)	Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingsstabiliteit.		X	X
		d)	Speling op de fusee. Grote kans op losraken; verminderde richtingsstabiliteit.		X	X
		BM1	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .		X	
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	a)	Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingsstabiliteit; gevaar van kapotgaan.		X	X
		b)	Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X	X
5.2. Wielen en banden						
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	a)	De moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b)	Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.		X	X
5.2.2. Wielen / velgen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het	a)	Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b)	Velgringen niet correct bevestigd.		X	

5.3.2.1. Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) ⁶	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 en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd.		X	
			Grote kans op losraken; verminderde richtingsstabiliteit.			X
		b)	Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.		X	
5.3.4. Draaipunten wielophanging	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen.		Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.			X
		c)	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .		X	
			Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.			X
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle.	a)	Fuseeppen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage.		X	
			Grote kans op losraken; verminderde richtingsstabiliteit.			X
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN	6.1. Chassis of frame en bevestigingen	b)	De stofkap is ernstig versleten.	X		
			De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.		X	
		a)	Systeem werkt niet.			X
		b)	Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt.		X	
		c)	Werking van het systeem ernstig aangetast.			X
			Het systeem lekt hoorbaar.		X	

6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle.	a)	Frame, chassis of kader vertoont lichte breuken of is licht vervormd.	X		X
			Frame, chassis of kader vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.			X
		b)	De versterkende platen of bevestigingen zitten los.	X		
			Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.			X
		c)	Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.	X		
		BM1	Onvoldoende sterke onderdelen.			X
		BM2	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .	X		
			Controle na ongeval uit te voeren.	X		
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle	a)	Uitlaatsysteem zit los of lekt.	X		
		b)	Emissies komen in de cabine of in het passagiers gedeelte.	X		
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
		BM1	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .	X		
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a)	De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.			X
		b)	Brandstof lekt, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.	X		
			Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.			X
		c)	Gescheurde leidingen.		X	
			Beschadigde leidingen.	X		
d)	Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.	X				

		e)	Brandgevaar door - lekkende brandstof, - onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat, - toestand van het motorcompartiment.			X
6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	f)	LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ⁵ .		X	X
6.1.5. Bevestiging van het reserve wiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	a)	Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.		X	
6.1.6. Mechanische koppelings- en trekrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	b)	Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.		X	X
		b)	Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X	
		a)	Bevestiging in slechte toestand.	X		
		b)	Bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c)	Een reservewiel is niet stevig bevestigd.		X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
		a)	Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien niet in gebruik).		X	
			Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik).			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage.		X	
			Onder de slijtagelimiet.			X
		c)	Bevestiging is defect.		X	
			Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.			X
		d)	Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	

e)	Koppelingenindicatoren werken niet.		X		
f)	Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).	X			
	Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).		X		
g)	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ (secundaire onderdelen).		X		
	Onveilige herstelling of modificatie ⁷ (primaire onderdelen).				X
h)	Koppeling is te zwak.		X		
BM1	Koppeliningsinrichting die niet aan de vereisten voldoet.	X			

6.1.8. Bevestiging van de motor		Loszittende of gebroken bevestigingen.				X
6.1.9. Motorprestaties (X) ⁶	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.		X		
		b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.				X
6.2. Cabine, koetswerk en kuip						
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken.		X		
		Paneel of onderdeel zou er af kunnen vallen.				X
		Koetswerkondersteuning zit los.		X		
		Verminderde stabiliteit.				X
		Uitlaatemissies komen binnen.		X		
		Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.				X
		d) Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .		X		
		Onvoldoende afstand van roterende of bewegende onderdelen en de weg.				X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle.	a) Koetswerk of cabine zit los.		X		
		Verminderde stabiliteit.				X
		b) Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.		X		
		c) Bevestiging van koetswerk/cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt en indien symmetrisch.		X		
		De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.				X
		d) Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest.		X		

				Verminderde stabiliteit.					X	
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle.	a)	Een portier opent en sluit niet correct.					X		
		b)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren).					X		
			Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).							X
		c)	Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk.		X					
			Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.				X			
6.2.4. Bodem	Visuele controle.		Bodem zit los of is stuk.					X		
			Onvoldoende stabiliteit.						X	
6.2.5. Bestuurderszitplaats /zadel	Visuele controle.	a)	Zitplaats met defecte structuur.					X		
			Losse zitplaats.						X	
		b)	Afstelmechanisme functioneert niet correct.						X	
			Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.							X
		BM1		Hoofdsteun (indien aanwezig).					X	
6.2.6. Overige zitplaatsen /zadels	Visuele controle.	a)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onder delen).		X					
			Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).					X		
		b)	Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X					
		BM1	Hoofdsteun (indien aanwezig).					X		

6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.	X	X
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los.	X	
		Onvoldoende stabiliteit.		X
6.2.9. Andere binnen- en buiten voorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X
		a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X
		b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X	
		Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. Veilige werking negatief beïnvloed.		X
6.2.10. Spatborden, opspatafchermings-uitrusting	Visuele controle.	c) Hydraulische inrichting lekt.	X	
		Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.		X
		BM1 Onveilige herstelling of modificatie ⁷ .		X
6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a) Zit los of is ernstig verroest.	X	
		Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatafcherming).	X	
		Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).		X
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X	
	BM1	Onvoldoende afdekking van band.		X
		Staat.		X
		Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X

		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X	
		c)	Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X
6.2.12.	Handgrepen en voetsteunen	a)	Ontbreken zittingen los of zijn ernstig verroest.		X	
	Visuele controle.	b)	Niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X	
7. DIVERSE UITRUSTINGEN						
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssysteem voor inzittenden						
7.1.1.	Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	a)	Verankeringspunt is stuk.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Verankeringszit los.		X	

7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X		
		b)	Veiligheidsgordel is beschadigd.	X			
			Scheur of teken van uitrekking.		X		
		c)	Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .		X		
		d)	Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X		
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	e)	Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X		
		a)	Krachtbegrenzer is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X		
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X		
		a)	Spanner is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X		
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X		
		a)	Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X		
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X		
7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwinglampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	c)	Airbags werkt duidelijk niet.		X		
		a)	Het waarschuwinglampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.		X		
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X		
	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Apparatuur om te verhinderen dat er met het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.	X			

7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal		b)	Defect.		X	
			Sluit of blokkeert onaangekondigd.			X
7.4 Gevarendriehoek (indien vereist) (X) ⁶	Visuele controle	a)	Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X		
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Werkt niet goed.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
		b)	Bediening zit los.	X		
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X		
			Uitgezonden geluid kan worden verward met officiële sirenes.		X	
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ⁵ .	X		
			Ontbreekt (indien vereist).		X	
		b)	Verminderde werking.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
		c)	Kan niet voldoende worden verlicht.	X		
			Kan in het geheel niet worden verlicht.		X	
7.11. Kilometer teller (indien vereist) (X) ⁶	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven.		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
7.12. Elektronische stabiliteits-controle (ESC) indien aanwezig/vereist (X) ⁶	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Wielspanningsensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		b)	Bedrading is beschadigd.		X	
		c)	Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	

		d)	Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e)	Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronisch voertuig interface.		X	
8. OVERLASTFACTOREN						
8.1. Geluid						
8.1.1. Geluiddemping	Subjectieve beoordeling, (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit in welk geval een geluidstest met een geluidsmeter mag worden uitgevoerd).	a)	Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus ⁵ .		X	
		b)	Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.		X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			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 uitlaatemissieregel systeem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2.1.2. Gasemissies ⁸	-Voor voertuigen tot emissieklasse Euro 6 en Euro V ⁶ : Meting met een uitlaatgasanalysator voor voertuigen die voor de eerste keer werden ingeschreven na 10 oktober 1974, zoals vereist of afgelezen van het boorddiagnosesysteem (OBD). De uitlaatpijptest is de	a)	Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus.		X	
		b)	ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies: i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissie regelsysteem, - 4,5 %, of - 3,5 %		X	

	<p>standaardmethode voor het beoordelen van uitlaatemissies.</p> <p>Metingen niet van toepassing op tweetaktmotoren.</p>	<p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald⁶;</p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij stationaire motor : 0,5 %, - bij verhoogd toerental : 0,3 %, <p>of</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij stationaire motor : 0,3 %⁶ - bij verhoogd toerental : 0,2 % <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald⁵.</p>			
	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	
	BM1	De meting kan niet reglementair uitgevoerd worden omdat de vereiste bedrijfstemperatuur niet wordt bereikt.		X	
		De meting kan niet reglementair uitgevoerd worden omdat aan de vereiste meetvoorwaarden niet voldaan is.		X	
8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren					
8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem	a)	Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregel systeem is afwezig of duidelijk defect.		X	
	b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2.2.2. Opaciteit	a)	Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten ⁵ zijn geregistreerd of in gebruik genomen,		X	

<p>Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.</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 brandstofvoeder 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.</p> <p>Voorbereiding van het voertuig:</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p> <p>2. Voorbereidingsvoorschriften:</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 ingebracht 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</p>	<p>b)</p> <p>Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten⁵ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <ul style="list-style-type: none"> - voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹. - voor motoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹, - of, bij voertuigen die in de vereisten 1 staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen⁵: 1,5 m⁻¹ 3 of 0,7 m⁻¹ 4 <p>De meting kan niet reglementair uitgevoerd worden omdat de vereiste bedrijfstemperatuur niet wordt bereikt.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	----------

	<p>het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p> <p>Controleprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none">1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus.2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal / gashendel snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan één seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten.				
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen		Niet in overeenstemming met alle vereisten ⁵ .		X	
Radiostoring (X) ⁶					
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistofflekken		Te veel vloeistofflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.			X
		Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.			X

¹De remefficiëntie wordt berekend door de totale remkracht, bereikt wanneer de rem wordt ingetrapt, te delen door het gewicht van het voertuig of, bij opleggers, de som van de belasting op de assen en het resultaat met 100 te vermenigvuldigen.

²Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) n° 715/2007, bijlage I, tabel 1 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

³Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG; zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

⁴Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden van Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁵ « Vereisten » zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten worden nageleefd.

⁶ (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.

⁷ Een “onveilige modificatie” is een modificatie die de veiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

⁸ Voor het testen van dit punt is apparatuur nodig.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van 13/10/2022 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

Brussel, 13/10/2022

Voor de Regering:

De Minister-President,
R. VERVOORT

De Minister van Mobiliteit,
E. VAN DEN BRANDT

Annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13/10/2022 réglementant le contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées.

1. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés dans le tableau ci-après qui transpose partiellement l'annexe 1 de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE. Seuls sont repris les critères pertinents à la réalisation du contrôle technique de l'équipement des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par le Service Public bruxellois Mobilité infrastructures tout en s'assurant que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle technique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

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

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

2. ETENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

- 0) Identification du véhicule
- 1) Équipement de freinage
- 2) Direction
- 3) Visibilité
- 4) Éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) Essieux, roues, pneumatiques et suspension
- 6) Châssis et accessoires du châssis
- 7) Équipements divers
- 8) Nuisances

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

Le contrôle doit couvrir les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents et, plus particulièrement, en tenant compte de la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées et énumérées dans le tableau suivant.

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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances			
			Mineure	Majeure	Critique	
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE						
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ⁵)	Contrôle visuel.	a)	Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b)	Inscription manquante ou illisible.		X	
		c)	Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
	BM1	Etat.		X		
	BM2	Non réglementaire.		X		
	0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a)	Manquant ou introuvable.		X
b)			Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
c)			Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
BM1		Attestation reffrappe châssis manquante.			X	
a)		Manquant ou introuvable.		X		
b)		Incomplet, illisible.		X		
0. BM1. Plaque d'identification	Contrôle visuel.	c)	Ne correspondant pas aux documents du véhicule.	X		
		d)	Mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.	X		

0.BM2. certificat de conformité ou ce qui en tient lieu	Contrôle visuel.	a)	Manque.	X		
		b)	Illisible ou incomplet.	X		
		c)	Erroné.	X		
0.BM3. certificat d'immatriculation	Contrôle visuel.	a)	Manque. (Bien qu'immatriculer)	X		
			Manque. (Non immatriculer)			X
		b)	Illisible ou incomplet.	X		
		c)	Périmé / erroné.	X		
0.BM4. Document d'assurance		a)	Manquant.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE						
1.1. État mécanique et fonctionnement						
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a)	Pivot trop serré.		X	
		b)	Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a)	Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b)	La pédale/le levier revient difficilement à sa position de repos.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
		c)	Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
		BM1	Etat.		X	
		BM2	Soudure.			X
		BM3	Sécurité manquante.			X
		a)	Verrouillage insuffisant.		X	

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	b)	Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage.	X	X				
				Usure excessive.				
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	a)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	X	X				
				Course trop longue (réglage incorrect).				
				Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.				
				Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.	X			
				Levier de commande non opérationnel, endommagé, positionné, déformé ou court de façon à rendre l'actionnement du frein difficile.		X		
BM1	b)	Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.	X					
				Ne fonctionne pas.		X		
	b)	Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.	X					
				Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X		
				c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais freinage toujours opérant.	X		
							Fixation insuffisante du maître-cylindre.	
				d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
							Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.	
Pas de liquide de frein visible.		X						
e)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X						
			Capuchon du réservoir du maître-cylindre défectueux.	X				
f)		Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X					

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).	X		X
		b)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale non visible).			X
			Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).	X		
			Performances de freinage réduites.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	c)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
		a)	Disque ou tambour usé.	X		
		b)	Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
			Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).	X		
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	c)	Performances de freinage fortement réduites.			X
		d)	Absence de tambour ou de disque.			X
			Flasque de frein mal fixé.	X		
		a)	Câbles endommagés ou flambage.	X		
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	b)	Performances de freinage réduites.			
			Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.	X		
		c)	Performances de freinage réduites.			X
			Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.	X		
		d)	Fixation des câbles défectueuse.	X		
		e)	Entrave du mouvement du système de freinage.	X		
f)	Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.	X				
BM1			Montage inadapté.	X		

	d)	Modification dangereuse d'un élément ³ .		X	X	
		Performances de freinage réduites.				
1.2. Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performance ⁹	Durant un essai sur un banc de freinage, actionner la pédale ou le levier de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal. Si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.	X		
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	
		b)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.	X		
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.		X	
		c)	Absence de progressivité du freinage (broutement).	X		
	d)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.	X			
	e)	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.	X			
1.2.2. Efficacité ⁹	Essai sur un banc de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur ¹ Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.		Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes : Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % — catégories L5e, L7e: 44 % Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule.	X		

		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance ⁹		Appliquer le frein durant un essai sur un banc de freinage.		X	
		Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	
1.4.2. Efficacité ⁹		Essai sur un banc de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.			
		Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.		X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)		Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.			
		a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)		Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.			
		a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

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

			c)	Rupture ou déformation d'un élément.		X		X	
				Fonctionnalité affectée.					
			d)	Absence de dispositifs de verrouillage.		X			
				Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X			
			f)	Réparation/Modification présentant un risque ⁷ .		X			
				Fonctionnement affecté.				X	
			g)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X				
				Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X			
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.		a)	Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X			
				Butées inopérantes ou manquantes.		X			
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.		a)	Fuite de liquide ou fonction affectée.		X			
				Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).		X			
			c)	Niveau insuffisant du liquide (bien en-dessous de la marque MIN).			X		
				Mécanisme inopérant.		X			
			d)	Direction touchée.				X	
				Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X			
e)	Direction touchée.					X			
f)	Réparation/Modification présentant un risque ⁷ .		e)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X			
				Direction touchée.				X	

					Direction touchée.			X	X
					Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.			X	
					Direction touchée.				X
2.2. Volant, colonne et guidon									
2.2.1. État du volant de direction ou du guidon									
				a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.			X	
				b)	Risque très grave de détachement.				X
					Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.			X	
					Risque très grave de détachement.				X
				c)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.			X	
					Risque très grave de détachement.				X
				BM1	Réparation/modification présentant un risque.			X	
				BM2	Symétrie.			X	
2.2.2. Colonne/ fourches de direction et amortisseurs de direction				a)	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.			X	
				b)	Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.			X	
				c)	Raccord souple détérioré.			X	
				d)	Mauvaise fixation.			X	
					Risque très grave de détachement.				X
				e)	Réparation/Modification présentant un risque ⁷ .				X

2.3. Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction. Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme – Alignement (X) ⁶	Contrôle visuel.	a) Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ⁵ . Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	X	X	
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	BM1 a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée. c) L'assistance ne fonctionne pas. d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X	X	X
3. VISIBILITÉ					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	a) Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). b) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles	X	X	X

3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a)	Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
			Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) ou miroirs extérieurs non visibles.	X		
		b)	Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ⁵ (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
			Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ⁵ dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	X		
		c)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.	X		
			Visibilité fortement affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
		BM1	Fixation.	X		
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ⁵ (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).	X		
			Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.	X		
		b)	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
			Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé ou mal fixé.	X		
		c)	Champ de vision nécessaire non couvert.	X		
		BM1	Rétroviseur non conforme aux exigences.	X		

3.4. Essuie-glace (si présent)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ⁵ .		X	
		b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
			Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise (si présent)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X			
3.6. (X) ⁶	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Lave-glace inopérant.			X	
		Système inopérant ou manifestement défectueux.	X			
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1.1. Etat de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
			Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		b)	Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
			Mauvaise fixation du feu.		X	
		c)	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ⁵ .		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		b)			X	

4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ (nombre de feux allumés en même temps).	X	
			Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X
			Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X
4.1.4. Conformité avec les exigences ⁵ .	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	C	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X	
			a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁵ .		X
			b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible. ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	c)	Source lumineuse et lampe non compatibles.	X	
			a) Dispositif inopérant.		X
			b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X	
			X		
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.	X	
			b) Glace défectueuse.		X
			c) Mauvaise fixation du feu.		X
			Très grand risque de chute.		X

4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .		X	
			Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
			a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁵ .	X	
		b)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
			Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X		
4.3. Feux stop	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
			Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b)	Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.		X	
			Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
c)	Mauvaise fixation du feu.	X				
	Très grand risque de chute.		X			

4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .	X		
			Fonctionnement retardé.		X	
			Totalement inopérante.			X
			Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X		
			Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
			Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁵ .		X	
			Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.			X
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse						
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			X
			Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).		X	
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			X
			Mauvaise fixation du feu.		X	
			Très grand risque de chute.			X
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .		X		
			Totalement inopérante.			X

4.4.3. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁵ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁵ (plus de 25 % de différence).		X	
4.5. Feux de brouillard avant et arrière (si présent)					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X	
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X	
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X	
			Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X
4.5.2. Réglage (X) ⁷	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X		
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .	X		
		Totalement inopérante.		X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁵ .		X
		b)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .		X

4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.	X		
		b)	Glace défectueuse.	X		
		c)	Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.6.2. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁵ .		X	
		b)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .		X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.				X
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple).	X		
			Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).			X
c)	Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X			X	
	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁵ .		X			
4.7.2. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.			X		

4.8. Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptre défectueux ou endommagé.	X		
			Catadioptre touché		X	
	Contrôle visuel.	b)	Mauvaise fixation du catadioptre.	X		
			Risque de chute.		X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ⁶	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁵ .	X	X		
					Manque ou refléchi du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage						
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.	X	X		
					Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	
4.9.2. Conformité avec les exigences ⁵	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences ⁵ .	X			
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque	Contrôle visuel : si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a)	Mauvaise fixation des composants fixes.	X		
			Douille mal attachée.		X	
			Isolation endommagée ou détériorée.		X	
			Risque de court-circuit.			X
			Mauvais fonctionnement des connexions électriques du véhicule tracteur.			X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a)	Mauvaise fixation du câblage.	X		
			Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X	
			Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol,		X	

			connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.						
	b)		Câblage légèrement détérioré.		X				
			Câblage fortement détérioré.			X			
			Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.					X	
	c)		Isolation endommagée ou détériorée.		X				
			Risque de court-circuit.			X			
			Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.					X	
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ⁷	a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ⁵ .		X				
			Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.			X			
	b)		Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ⁵ .		X				
			Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.			X			
	c)		Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.		X				
			Très grand risque de chute.				X		
4.13. Batterie(s)	a)	Contrôle visuel.	Mauvaise fixation.		X				
			Mauvaise fixation; risque de court-circuit.			X			
	b)		Manque d'étanchéité.		X				
			Perte de substances dangereuses.				X		
	c)		Coupe-circuit défectueux (si exigé).				X		
	d)		Fusibles défectueux (si exigés).				X		
	e)		Ventilation inadéquate (si exigée).				X		

		BM1	L'état de la charge ne permet pas un contrôle efficace du véhicule.		X
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Essieu fêlé ou déformé.		X
		b)	Mauvaise fixation au véhicule.		
			Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.		X
		c)	Réparation/Modification présentant un risque ⁷ .		X
			Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	BM1	Cache poussière déchiré ou manquant.		X
		a)	Fusée d'essieu fracturée.		X
		b)	Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X
			Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X
c)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X		
			Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X
			Jeu de la fusée dans l'essieu.		X
			Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement descendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	BM1	Réparation/modification présentant un risque.		X
		a)	Jeu excessif dans un roulement de roue.		X
		b)	Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X
			Roulement de roue trop serré, bloqué.		X
			Risque de surchauffe; risque de destruction.		X

			Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X		X
			Corde visible ou endommagée.				X
		e)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X		
			La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ⁵ .				X
		f)	Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X			
			Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X		
		g)	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁵ .		X		
			Couche de protection de la corde affectée.				X
		h)	Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X			
			Le système de contrôle de pression pneumatique manifestement inopérant.		X		
		BM1	Montage non correct du pneu sur la jante.		X		
5.3. Suspensions							
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs							
	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X		
			Jeu visible, fixations très mal attachées.				X
		b)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X		
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.				X
		c)	Ressort manquant.		X		

				Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.				X
		d)		Réparation/modification présentant un risque ⁷ .			X	
				Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.				X
5.3.2. Amortisseurs		a)	Contrôle visuel.	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.		X		
				Amortisseur mal fixé.			X	
		b)		Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.			X	
		BM1		Réparation/Modification présentant un risque.				X
5.3.2.1. Essai de performance des amortisseurs (X) ⁶		a)	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	Écart significatif entre la droite et la gauche.			X	
		b)		Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.			X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension		a)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.			X	
		b)		Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.				X
				Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.			X	
		c)		Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.				X
				Réparation/modification présentant un risque ⁷ .			X	
				Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.				X
5.3.4. Joints de suspension		a)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.			X	
		b)		Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.				X
				Capuchon antipoussière gravement détérioré.		X		
				Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.			X	

5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a)	Système inutilisable.				X	
		b)	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.			X		
			Fonctionnalité du système gravement affectée.				X	
		c)	Fuite audible dans le système.			X		
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS								
6.1. Châssis ou cadre et accessoires								
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation du châssis ou du cadre.			X		
			Grave fêlure ou déformation du châssis ou du cadre.				X	
		b)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.			X		
			Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.					X
		c)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.			X		
			Résistance insuffisante des pièces.					X
			Réparation/modification présentant un risque.			X		
		BM1					X	
		BM2					X	
		6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.			X
b)	Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.					X		
	Risque pour la santé des passagers.						X	
BM1							X	
								X

6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a)	Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b)	Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X	
			Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		c)	Conduites abrasées.	X		
			Conduites endommagées.		X	
		d)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
e)	Risque d'incendie lié <ul style="list-style-type: none"> - à une fuite de carburant, - à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, - à l'état du compartiment moteur. 			X		
f)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ⁵ .			X		
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti encastrement arrière	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
			Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	b)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences ⁵ .		X	
		a)	Support dans un état inacceptable.	X		
		b)	Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c)	Roue de secours mal attachée au support.		X	
			Très grand risque de chute.			X

6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).	X		X
			Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		b)	Usure excessive d'un élément.	X		
			Limite d'usure dépassée.			X
		c)	Mauvaise fixation.	X		
			Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			X
		d)	Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.	X		
		e)	Témoin d'accouplement inopérant.	X		
		f)	Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.		X	
			Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X		
		g)	Réparation/Modification présentant un risque ⁷ (pièces auxiliaires).	X		
			Réparation/Modification présentant un risque ⁷ (pièces principales).			X
		h)	Attelage trop faible.	X		
BM1	Dispositif d'attelage non conforme aux exigences.		X			
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.	X		
			Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		b)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.	X		
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X

6.2. Cabine, carrosserie et carénage								
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.	X			X	
		b)	Chute probable d'un panneau ou d'un élément.					
			Montant mal fixé.	X				
		c)	Stabilité compromise				X	
	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X					
	d)	Risque pour la santé des passagers.				X		
		Réparation/Modification présentant un risque ⁷ .	X					
		Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.				X		
	6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.	X			
			b)	Stabilité compromise.				X
				Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.	X			
			c)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.	X			
Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.							X	
d)			Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.	X				
			Stabilité altérée.				X	

6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel.	a)	Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).		X	
			Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	c)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
			Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.5. Siège/selle du conducteur	Contrôle visuel.	a)	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
			Stabilité insuffisante.			X
6.2.6. Autres sièges/selles	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège/selle défectueuse.		X	
			Siège/selle mal fixé(e).			X
		b)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
			Siège/selle mobile ou dossier impossible à fixer.			X
		BM1	Appuie-tête si présent		X	
6.2.6. Autres sièges/selles	Contrôle visuel.	a)	Sièges/selle défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
			Sièges/selle défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
6.2.6. Autres sièges/selles	Contrôle visuel.	b)	Sièges montés de façon non conforme aux exigences ⁵ .	X		
			Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
		BM1	Appuie-tête si présent.		X	

6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	X
		Sécurité compromise.			
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X	
			Stabilité insuffisante.		X
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	b)	Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X
		a)	Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X
		b)	Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ⁵ .	X	
			Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.		X
		c)	Équipement hydraulique non étanche.	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	BM1	Perte excessive de substances dangereuses.		X
			Réparation/modification présentant un risque.		X
		a)	Mal fixés ou gravement rouillés.	X	
			Risque de blessures; risque de chute.		X
		b)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X	
			Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X
		c)	Non conforme aux exigences ⁵ .	X	
BM1	Etat.		X		
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a)	Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X
		b)	Non conforme aux exigences ⁵ .		X
		c)	Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.		X

6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a)	Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.			X	
		b)	Non conformes aux exigences ⁵ .			X	
7. AUTRE MATÉRIEL							
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue							
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.			X	
		b)	Stabilité réduite.				X
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ancrage desserré.			X	
		b)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.			X	
		c)	Ceinture de sécurité endommagée.	X			
		d)	Coupure ou signes de distension.			X	
		e)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ⁵ .			X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.			X	
		b)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.			X	
		c)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.			X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	
		b)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.			X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	
		b)	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.			X	

			b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
			c)	Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X		
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X			
		b)	Défectueux.		X		
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ⁷	Contrôle visuel	a)	Manque ou incomplet	X			
		b)	Non conforme aux exigences	X			
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ne fonctionne pas correctement.	X			
			Totalement inopérant.		X		
		b)	Commande mal fixée.	X			
		c)	Non conforme aux exigences ⁵ .	X			
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a)	Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X		
			Non conforme aux exigences ⁵ .	X			
			Manquant (si exigé).		X		
		b)	Fonctionnement altéré.	X			
		c)	Totalement inopérant.		X		
			Éclairage insuffisant.	X			
			Totalement dépourvu d'éclairage.		X		
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ⁶	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X		

		b)	Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé) (X) ⁶	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b)	Câblage endommagé.		X	
		c)	Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d)	Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a)	Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ⁵ .		X	
		b)	Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	
			Très grand risque de chute.			X
8.2. Émissions à l'échappement						
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1. Équipements de réduction des	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	

émissions à l'échappement	<p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V² : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Ce test est effectué sur les véhicules immatriculés après le 10 octobre 1974.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	X	
		a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.	X	
		b)	<p>Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5 %, ou - 3,5 % <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁵;</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti : 0,5 %, - moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 %, <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti : 0,3 % - moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁵.</p>	X	
		c)	Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.	X	
		d)	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.	X	
	BM1		La mesure ne peut pas être effectuée réglementairement car la température de fonctionnement ne peut pas être atteinte.	X	

	<p>i) le moteur doit être chaud : autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p> <p>Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre.</p>				
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

	<p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale/poignée des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les véhicules à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée.</p> <p>4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées.</p>			
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques				
8.3. Interférence radio (X) ⁶		Une des exigences applicables ⁵ n'est pas satisfaite.	X	

8.4. Autres points liés à l'environnement			
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.	X
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.	X

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

² Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

³ Réceptionné par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

⁴ Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).⁵ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

⁶ Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

⁷ On entend par « modification présentant un risque » une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

⁸ Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 13/10/2022 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Bruxelles, le 13/10/2022

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
R. VERVOORT

La Ministre de la Mobilité,
E. VAN DEN BRANDT