

## SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2023/45923]

**13 AVRIL 2023. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger - Erratum**

L'erratum susmentionné, publié au *Moniteur belge* du 20 septembre 2023, à la page 78428 est nul et non avenu.

Le texte publié doit se lire comme suit :

**« 13 AVRIL 2023. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger**

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1<sup>er</sup>, modifié en dernier lieu par la loi du 31 juillet 2020 ;

Vu le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, les articles 4, 5, 14, 15, 24, 33 ;

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

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

Vu le rapport du 20 février 2023 établi conformément à l'article 3, 2<sup>o</sup>, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de la Commission consultative "Administration-Industrie", donné le 13 décembre 2021 ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 février 2023 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 10 mars 2023 ;

Vu l'avis n° 73.235/4 du Conseil d'Etat, donné le 30 mars 2023, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière ;

Après délibération,

Arrête :

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

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

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° le Ministre : le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions ;

2° le véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, qui ne circule pas sur des rails ;

3° le véhicule à moteur : tout véhicule sur roues qui se déplace par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à vingt-cinq kilomètre heure ;

4° le véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles ;

5° la remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;

6° la semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur ;

7° le chargement : tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;

8° le chargeur : toute personne physique ou morale qui est désignée dans la lettre de voiture ou sur le connaissance comme tel ou, à défaut de désignation, la personne qui charge ou remplit un engin de transport ou place la cargaison sur un engin de transport, qui exécute une action de chargement ou d'empotage ;

9° le conditionneur : la personne qui assure l'emballage de l'unité de charge à transporter ;

10° l'expéditeur : la personne qui prépare un chargement qu'elle présente pour le transport ;

11° l'emballage : la couche de conditionnement entourant la marchandise qui permet d'assurer les diverses opérations logistiques sur le produit dans des conditions optimales ;

12° l'unité de charge : la charge palettisée, emballée, conditionnée ou préparée de telle sorte qu'elle puisse être manutentionnée, transportée et arrimée selon la législation en vigueur ;

13° le véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre de l'Union européenne, en abrégé UE ou de l'Espace économique européen, en abrégé EEE ;

14° le véhicule immatriculé dans un État partie à la Convention sur la circulation routière : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État partie à la Convention sur la circulation routière et ses annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968 ;

15° l'entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;

16° le contrôle technique : le contrôle au sens de l'article 3, 9), de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

17° le contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe ;

18° le certificat de contrôle technique : le certificat de visite tel que défini à l'article 1<sup>er</sup>, § 2, 20°, du règlement technique ou tout document équivalent délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre ou d'un Etat partie à la Convention sur la circulation routière, et contenant les résultats du contrôle technique du véhicule utilitaire ;

19° l'autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel un Etat membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et la réalisation des contrôles techniques routiers ;

20° l'agent qualifié : les agents tel que visé à l'article 14 du décret du 4 avril 2019 ;

21° l'inspecteur du contrôle technique : toute personne visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

22° l'arrêté royal du 23 décembre 1994 : 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 ;

23° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

24° l'unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique ;

25° l'installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ;

26° le décret du 4 avril 2019 : le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière ;

27° la Convention sur la circulation routière : la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, et l'Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faites à Genève le 1<sup>er</sup> mai 1971 ;

28° la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 : la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE, telle que modifiée par la directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type ;

29° le point de contact : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 ;

30° le règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité ;

31° le dispositif de retenue : l'élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule utilitaire ;

32° le dispositif de verrouillage intégré : le système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule utilitaire et de le verrouiller ;

33° le point d'ancrage : la partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule utilitaire ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;

34° le système de sûreté du chargement : l'équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;

35° le transporteur : la personne qui effectue le transport de marchandises pour son propre compte ou pour le compte de tiers.

## CHAPITRE 2. — *Champ d'application*

**Art. 3.** Les contrôles techniques routiers, visés par le présent arrêté concernent les véhicules utilitaires qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, d'un Etat membre, ou d'un Etat partie à la Convention sur la circulation routière, qui relèvent des catégories suivantes et y assimilées :

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

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

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

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

5° les tracteurs agricoles ou forestiers de catégorie Tb ainsi que les remorques agricoles ou forestières de catégorie Rb ;

6° les tracteurs agricoles ou forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés à l'emploi professionnel ou privé dans l'exploitation agricole, horticole, sylvicole ou piscicole.

Pour les véhicules visés aux 1° à 3°, le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région wallonne.

CHAPITRE 3. — *Contrôle**Section 1<sup>ère</sup>. — Compétences*

**Art. 4.** § 1<sup>er</sup>. Les agents qualifiés, exécutent, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique, des contrôles techniques routiers.

Le contrôle technique approfondi visé à l'article 10 est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

§ 2. Sans préjudice de l'article 15 du décret du 4 avril 2019, les agents qualifiés peuvent :

1° demander au conducteur du véhicule utilitaire, la présentation du certificat de contrôle technique ou document équivalent, visée à l'article 4, alinéa 2, du décret du 4 avril 2019 ;

2° interdire la circulation du véhicule utilitaire, lorsqu'ils constatent soit :

a) que l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire est non conforme aux dispositions du présent arrêté ou inexistant, ou ;

b) que le véhicule utilitaire circule sans être couvert par un certificat de contrôle technique valable, ou par un document y assimilé ;

c) que le véhicule est classé dans la catégorie majeure ou critique conformément à l'article 11 ou que l'arrimage soit classé en catégorie de défaillance majeure ou critique ;

3° ordonner au conducteur du véhicule de conduire le véhicule utilitaire vers un endroit qu'ils indiquent en vue d'éviter tout danger pour la sécurité publique.

Les mesures visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2° et 3°, restent de vigueur jusqu'au moment où l'infraction cesse d'exister.

*Section 2. — Sélection des véhicules et exécution du contrôle*

**Art. 5.** Les agents qualifiés et les inspecteurs du contrôle technique sélectionnent le véhicule et procèdent au contrôle indépendamment :

1° de la nationalité du conducteur ;

2° du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

**Art. 6.** Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

**Art. 7.** L'appareillage et les engins de contrôle utilisés lors du contrôle satisfont aux prescriptions de construction et aux conditions fixées par le ministre ou son délégué.

Ils sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le Ministre ou son délégué.

*Section 3. — Contrôle technique routier initial et approfondi*

**Art. 8.** Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial tel que visé à l'article 9.

En fonction du résultat du contrôle initial et du type de défaillance constatée, l'agent qualifié décide s'il est nécessaire que le véhicule utilitaire ou sa remorque, soit soumis à un contrôle technique routier approfondi, conformément à l'article 10.

**Art. 9.** § 1<sup>er</sup>. Le contrôle technique routier initial porte sur :

1° la vérification que le véhicule est couvert par un certificat de contrôle technique valable ou un document équivalent et, le cas échéant, par un rapport de contrôle technique routier, conservé à bord ;

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

3° la vérification que le véhicule est équipé d'un limiteur de vitesse sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule définie à l'article 3 qui ne nécessite pas de limiteur de vitesse ;

4° l'évaluation de conformité et d'efficacité du limiteur de vitesse, sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule qui n'en nécessite pas, ou la vérification que la vitesse du véhicule utilitaire est limitée à la valeur prescrite ;

5° la vérification de conformité de l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur.

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

§ 2. Le contrôle routier initial peut comporter :

1° la vérification de l'existence de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire ;

2° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire, conformément à l'article 12 ;

3° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 3°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 20.

**Art. 10.** § 1<sup>er</sup>. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe 1<sup>re</sup>, , et, le cas échéant sur les points énumérés à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, :

1° de la sécurité des freins ;

2° de la sécurité des pneumatiques ;

3° de la sécurité des roues ;

4° de la sécurité du châssis ;

5° des nuisances telles que visées l'annexe 1<sup>re</sup>, 3, 8.

Le contrôle visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> est effectué selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points, mentionnées à l'annexe 1<sup>re</sup>.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1<sup>re</sup> a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf si :

- 1° une défaillance manifeste constatée le justifie ;
- 2° l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

§ 2. Le contrôles technique routier approfondi s'effectue soit :

- 1° à l'aide d'une unité de contrôle mobile ;
- 2° dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre ;
- 3° auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Dans les cas visés au 2° et 3°, le contrôle approfondi est effectué dans les plus brefs délais dans l'une des installations ou l'un des centres disponibles les plus proches.

Lorsque le contrôle routier approfondi est effectué en station de contrôle d'un organisme visé au 3°, le tarif de la redevance applicable est celui déterminé en vertu du règlement technique.

En cas de refus de paiement de la redevance, le véhicule contrôlé peut être retenu et saisi jusqu'à son paiement selon la procédure décrite à l'article 34, § 3, du décret du 4 avril 2019.

§ 3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées visées au paragraphe 2, 1° et 2°, comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule utilitaire comme exigé.

A défaut pour les unités ou installations désignées de présenter les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

**Art. 11.** Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1<sup>re</sup> présente une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité.

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

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

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

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

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave.

Un véhicule qui présente plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler repris au point 1 de l'annexe 1<sup>re</sup> peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

#### Section 4. — Contrôle de l'arrimage du chargement

**Art. 12.** § 1<sup>er</sup>. Pour les véhicules visés à l'article 3, 2° à 6°, utilisés dans le cadre d'un transport de marchandises, l'arrimage du chargement peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2, et à l'article 30 de la Convention sur la circulation routière.

L'agent qualifié vérifie que le chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité routière et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en abrégé ADR, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage, est effectué conformément aux conditions fixées à l'article 13 et selon les règles des articles 14 à 17.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Le conducteur :

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

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

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

4° n'utilise pas son véhicule si le système d'arrimage des charges transportées dans ou sur le véhicule n'est pas conforme aux conditions de l'article 15.

§ 2. Le transporteur :

1° fournit un véhicule approprié à la charge qui lui est confiée ;

2° met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;

3° fixe le conteneur au châssis ;

4° arrime la charge conformément au présent article.

Le transporteur met toutes les informations du chargeur visées au paragraphe 4, 4°, à la disposition des agents qualifiés et des personnes autorisées dans le cadre d'une inspection ou d'un contrôle technique routier.

§ 3. Le conditionneur :

1° décrit les marchandises et leur emballage ou leur unité de charge ;

2° s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, décrit une méthode alternative pour les arrimer ;

3° conditionne selon les normes en vigueur ;

Concernant le 2°, si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées.

§ 4. Le chargeur :

1° répartit la charge sur le plancher de chargement ;

2° permet un arrimage conforme ;

3° contrôle la conformité de l'arrimage avant le départ du véhicule ;

4° communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations visées au 4° sont communiquées à la demande d'un agent qualifié lors d'un contrôle technique routier et comportent au minimum :

1° la nature de l'unité de charge ;

2° la masse du chargement, la masse des conteneurs ou des caisses mobiles et la masse de chaque unité de charge ;

3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si celle-ci ne se situe pas au milieu ;

4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;

5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et l'orientation à respecter durant le transport ;

6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195 ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;

7° toutes les informations complémentaires requises pour un arrimage correct.

§ 5. L'expéditeur, le donneur d'ordre expéditeur, soit toute personne physique ou morale qui commande le transport, prépare et ordonne le chargement des marchandises au transporteur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :

1° une description des marchandises ;

2° la masse du chargement total, du conteneur ou de la caisse mobile et de chaque unité de charge ;

3° toutes les informations indispensables à un conditionnement correct ;

4° la notification au conditionneur ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.

**Art. 14.** Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement ou le chargeur l'enveloppent de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

**Art. 15.** § 1<sup>er</sup>. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations ou décélérations du véhicule :

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

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

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

L'arrimage empêche le mouvement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut pas varier et les charges arrimées ne peuvent pas sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Même pour les charges pour lesquelles il n'y a pas de risque de mouvement, des mesures telles que le blocage ou l'arrimage sont prises de façon à éviter qu'elles soient sensiblement déplacées en raison des vibrations verticales qui peuvent réduire la force de frottement entre la charge et la plateforme de chargement. Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions déterminées par le ministre signifie que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 2. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 1<sup>er</sup>, la force de pression exercée sur cet élément ne peut pas dépasser la charge nominale maximale de celui-ci, soit la charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.

**Art. 16.** § 1<sup>er</sup>. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

1° fonctionnent correctement ;

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

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

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

5° sont conformes aux normes de produits européennes ou internationales visées à l'article 17.

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

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

§ 3. Pour la fixation de la charge, une ou plusieurs méthodes de sécurisation suivantes sont utilisées :

1° le blocage ;

2° le verrouillage, soit local, soit général ;

3° l'arrimage direct ;

4° l'arrimage couvrant.

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

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

- 1° est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;
- 2° est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes ou internationales en vigueur.

**Art. 17.** La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes et arborent leur référence :

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

Les marchandises transportées en vrac sont, en fonction de leur nature, recouverts d'une bâche ou d'un filet sauf si le chargement n'est pas de nature à produire de la poussière ou des résidus sur la voie publique.

**Art. 18.** Les procédures de suivi visées à l'article 20 s'appliquent en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

*Section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers*

**Art. 19.** § 1<sup>er</sup>. Lors de chaque contrôle technique routier initial, les informations suivantes sont collectées :

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

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément au modèle repris à l'annexe 4.

Il remet une copie du rapport de contrôle au conducteur.

L'inspecteur du contrôle technique communique à l'agent qualifié les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'agent qualifié conserve ces informations pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

§ 3. Le certificat du dernier contrôle technique périodique et le rapport visé au paragraphe 2 sont conservés à bord du véhicule

*Section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière*

**Art. 20.** § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice de l'article 21, le véhicule qui présente une défaillance majeure ou critique détectée lors du contrôle est interdit de circuler sur la voie publique tant que la défaillance n'est pas corrigée.

§ 2. Si le véhicule visé au paragraphe 1<sup>er</sup> est immatriculé en Belgique, l'agent qualifié peut décider qu'il soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, l'agent qualifié peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique du véhicule.

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

**Art. 21.** § 1<sup>er</sup>. Lorsqu'une défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est restreinte ou interdite par le retrait des documents de bord, des clés de contact ou par la pose de sabots ou de chaînes, tant que cette défaillance n'est pas corrigée.

L'agent qualifié peut autoriser la conduite du véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition :

- 1° qu'il soit remédié aux défaillances techniques concernées pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation ;
- 2° qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

L'agent qualifié peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation.

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'agent qualifié décide des conditions et du délai raisonnable pour la correction de la défaillance.

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

CHAPITRE 4. — *Coopération entre États membres et avec la Commission européenne*

**Art. 22.** § 1<sup>er</sup>. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle.

Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 4.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées en dehors du Royaume sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule peut être soumis à un contrôle technique en Belgique.

Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, dans le cas visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les règles relatives aux contrôles visés à l'article 23<sup>sexies</sup>, § 1<sup>er</sup>, du règlement technique sont applicables.

En cas de non-présentation du véhicule dans le délai fixé, celui-ci n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable.

Les agents qualifiés ou les agents de la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures évaluent chaque requête transmise par une instance étrangère et la transmet, si nécessaire, à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

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

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994, les agents visés à l'alinéa 4 convoquent le titulaire du véhicule pour un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours, à compter de la réception de la convocation.

L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public Mobilité et Infrastructures ainsi qu'aux agents qualifiés.

**Art. 23.** Les agents qualifiés prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par an, des activités de contrôle technique concertées.

**Art. 24.** Tous les deux ans, avant le 31 mars, les agents qualifiés communiquent par voie électronique au point de contact, les données recueillies relatives aux véhicules contrôlés sur les deux années précédentes en vue de leur transmission à la Commission.

Les données reprennent les renseignements suivants :

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

CHAPITRE 5. — *Amendes administratives*

**Art. 25.** L'amende administrative s'élève à :

1° 75 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme mineure à l'annexe 1<sup>re</sup> ou le cas échéant, à l'annexe 2 ;

b) lorsque le conducteur ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable, mais son existence a été prouvée immédiatement ;

c) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis moins de quinze jours ;

2° 350 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme majeure à l'annexe 1<sup>re</sup> ou à l'annexe 2 ;

b) sans préjudice de 1°, c, lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis deux mois ou moins de deux mois ;

3° 1.000 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme critique à l'annexe 1<sup>re</sup> ou à l'annexe 2 ;

b) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis plus de deux mois ;

c) lorsque le système d'arrimage du chargement existant est manifestement non conforme aux exigences visées à l'article 15 ;

4° 3.000 euros lorsque l'arrimage est inexistant ;

5° 5.000 euros :

a) lorsque le certificat de contrôle technique présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;

b) si le véhicule immatriculé ou mis en circulation n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite ;

c) lorsque l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est trafiqué ;

6° 6.500 euros lorsque le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

**Art. 26.** Les infractions aux règles d'arrimage sont imputées aux intervenants au regard de leurs obligations visées aux articles 12 à 17.

**Art. 27.** Les articles 3 à 8, § 1<sup>er</sup>, 9 à 13, 16 à 17, 27 à 29 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents s'appliquent au présent arrêté.

CHAPITRE 6. — *Dispositions abrogatoires et finales*

**Art. 28.** L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule utilitaire de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est abrogé.

**Art. 29.** L'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé.

**Art. 30.** Dans l'article 30 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière entre en vigueur le 30 avril 2023 à l'exception des articles, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> à 8<sup>o</sup>, 10<sup>o</sup> à 14<sup>o</sup> et 16<sup>o</sup>, et 52 qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2024 ».

**Art. 31.** Le présent arrêté entre en vigueur le 30 avril 2023.

**Art. 32.** Le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.  
Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,

P. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,  
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE

---



## Annexe 1<sup>re</sup>. Liste et méthode de contrôle relative au contrôle technique routier

### ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

#### 1. ASPECTS CONTRÔLÉS

- 0) Identification du véhicule
- 1) Équipement de freinage
- 2) Direction
- 3) Visibilité<sup>4</sup>) Éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) Essieux, roues, pneumatiques et suspension
- 6) Châssis et accessoires du châssis
- 7) Équipements divers
- 8) Nuisances
- 9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3

#### 2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule utilitaire faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, cas par cas. L'agent qualifié peut toutefois, lors du contrôle, en raison des circonstances particulières du cas d'espèce, classer la défaillance dans la catégorie directement inférieure à celle indiquée.

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 <sup>1)</sup> )	Contrôle visuel	a)	Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b)	Inscription manquante ou illisible.		X	
		c)	Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. 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		
1.						
ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE						
1.1.						
État mécanique et fonctionnement						
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note : Les véhicules équipés 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)	Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.			X
		c)	Dégagement du frein rendu difficile.	X		
		d)	Fonctionnalité réduite.		X	
		e)	Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal.	a)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre		X	

1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.		actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).				
		b)	Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).			X	
		c)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		d)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X		
		e)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X		
		f)	Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X		
		g)	Performances du frein de secours insuffisantes.				X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	a)	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X			
		b)	Faible pression non détectable.		X		
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a)	Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X		
		b)	Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X		
		c)	Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X		
		d)	Mauvais fonctionnement.		X		
		a)	Verrouillage insuffisant.		X		

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X		
		c) Usure excessive.		X	
		d) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		e) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		f) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite de liquide hydraulique.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		c) Étanchéité insuffisante.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
		d) Ne fonctionnent pas correctement.		X	
Fonctionnement du frein touché.			X		
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
		Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		b) Purgeur inopérant.		X	

		c)	Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X	
			Ne fonctionne pas.			X
		b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
			Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
			Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
			Pas de liquide de frein visible.			X
		e)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
		1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.	
b)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).				X	
	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).					X
c)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.				X	
	Nuisant au bon fonctionnement des freins					X

			par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			
		d)	Conduites mal placées.	X		
			Risques d'endommagement.		X	
1.1.12. Flexibles freins	des		Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.			
		a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X		
			Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		c)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		d)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
			Câble altéré.			X
		e)	Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures plaquettes freins	ou de		Contrôle visuel.		X	
		a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).			
			Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).			X
		b)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours freins, disques de freins	de		Contrôle visuel.		X	
		a)	Tambour ou disque usé.			
			Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X

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

		j)	Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		k)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
		l)	Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Liaison défectueuse.		X	
		b)	Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c)	Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne).		X	
			Valve grippée ou inopérante.			X
		d)	Valve manquante (si requise).			X
		e)	Plaque signalétique manquante.	X		
f)	Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X				
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a)	Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b)	Levier défectueux.		X	
		c)	Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
		b)	Fonctionnalité réduite.		X	
		c)	Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.		Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a)	D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion		X	



			excessive qui porte atteinte au système de freinage.			
		b)	Performances de freinage réduites.			X
		c)	Fuite d'air ou d'antigel.	X		
		d)	Fonctionnalité du système réduite.		X	
		e)	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		f)	Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> .		X	
		g)	Performances de freinage réduites.			X
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.		Manquantes.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Efficacité insuffisante.		X	
1.2.						
Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		c)	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	
		d)	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
		e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		f)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		g)	Fluctuation excessive de la force de freinage		X	

			pendant chaque tour de roue complet.			
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur <sup>(1)</sup>		Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(2)</sup> :			
		a)	catégories M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup>	X		
		b)	catégorie N <sub>1</sub> : 45 %	X		
		c)	catégories N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup>	X		
		d)	catégories O <sub>3</sub> et O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup>	X		
		e)	Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X
1.3.						
Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1. Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		b)	Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		c)	L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	
		d)	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
		e)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	a)	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>(6)</sup> de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.		X	
		b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la			X

			masse du véhicule durant l'essai.			
1.4.						
Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1. Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	a)	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	
		b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	a)	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	
		b)	Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a)	Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		b)	Le système ne fonctionne pas.		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	
		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	a)	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
		b)	Risque imminent de défaillance.			X
2.						
DIRECTION						
2.1.						
État mécanique						
2.1.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Usure excessive de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Manque d'étanchéité.		X	
			Formation de gouttes.			X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation	a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X	
		b)	Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par			X

	du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.		rapport au châssis/à la carrosserie visible.			
		c)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X	
		d)	Fixations gravement affectées.			X
		e)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X	
		f)	Fixations gravement affectées.			X
		g)	Boîtier de direction fêlé.		X	
		h)	Stabilité ou fixation du boîtier touchée.			X
2.1.3. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	
		b)	Jeu excessif ou risque de dissociation.			X
		c)	Usure excessive des articulations.		X	
		d)	Risque très grave de détachement.			X
		e)	Fêlure ou déformation d'un élément.		X	
		f)	Fonctionnalité touchée.			X
		g)	Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		h)	Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		i)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
		j)	Fonctionnalité touchée.			X
		k)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		l)	Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), en vue de déceler de	a)	Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b)	Butées inopérantes ou manquantes.		X	

	l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.					
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.		X	
		b)	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).		X	
		c)	Réservoir insuffisant.			X
		d)	Mécanisme inopérant.		X	
		e)	Direction touchée.			X
		f)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		g)	Direction touchée.			X
		h)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		i)	Direction touchée.			X
		j)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
		k)	Direction touchée.			X
		l)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
		m)	Direction touchée.			X
2.2.						
Volant, colonne et guidon						
2.2.1. État du volant de direction	Les roues sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X	
		b)	Risque très grave de détachement.			X
		c)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X	
		d)	Risque très grave de détachement.			X
		e)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X	
		f)	Risque très grave de détachement.			X
		g)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
2.2.2. Colonne/fourches de direction et	Alternativement pousser et tirer le volant de direction	a)	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	

amortisseurs de direction	dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	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	
		e)	Risque très grave de détachement.			X
		f)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .			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.	a)	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant) ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Sécurité de la direction compromise.			X
2.4. Parallélisme (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Défaut manifeste d'alignement.	X		
		b)	Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a)	Élément légèrement endommagé.		X	
		b)	Élément fortement endommagé ou fissuré.			X
		c)	Jeu excessif.		X	
		d)	Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X
		e)	Mauvaise fixation.		X	
		f)	Fixations gravement affectées.			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	a)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b)	L'assistance ne fonctionne pas.		X	

	mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
3.						
VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.		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).	X		
			b) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.		a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
			b) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
			c) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>1</sup> (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).		X	
			d) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
			e) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
			Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
	Contrôle visuel.	a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme	X		



3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs			aux exigences <sup>1</sup> (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).			
		b)	Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		c)	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		d)	Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.		X	
		e)	Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		c)	Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		b)	Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système désembuage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
4.						
FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1.						
Phares						
4.1.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b)	Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		c)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		

		d)	Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		b)	Mauvais montage de la source lumineuse.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps).	X		
		b)	Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		c)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c)	Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.	X		
		b)	Si lampes à décharge gazeuse.		X	
4.2.						
Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.						
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.		X	
		b)	Glace défectueuse.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		d)	Très grand risque de chute.		X	

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

		g)	Très grand risque de chute.		X		
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X			
		b)	Fonctionnement retardé.		X		
		c)	Totalement inopérante.			X	
		d)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X			
		b)	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, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X			
		b)	Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X		
		c)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).		X		
		d)	Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			X	
		e)	Mauvaise fixation du feu.		X		
		f)	Très grand risque de chute.			X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X			
		b)	Totalement inopérante.		X		
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X		

4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> (plus de 25 % de différence).	X		
4.5.					
Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		b) Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		c) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		d) Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		e) Mauvaise fixation du feu.	X		
		f) Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	
4.5.2 Réglage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X		
		b) Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		b) Inopérante.		X	
4.5.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.6.					
Feu de marche arrière					
4.6.1. État de fonctionnement		a) Source lumineuse défectueuse.	X		

	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	b)	Glace défectueuse.	X		
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.6.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		b)	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		
		c)	Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X	
		d)	Mauvaise fixation du feu.	X		
		e)	Très grand risque de chute.		X	
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.8.						
Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptre défectueux ou endommagé.	X		
		b)	Catadioptre touché		X	
		c)	Mauvaise fixation du catadioptre.	X		
		d)	Risque de chute.		X	
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	a)	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	

		b) Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.			X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État de fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Dispositif inopérant.	X		
		b) Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X	
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes.	X		
		b) Douille mal attachée.		X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		d) Risque de court-circuit.		X	
		e) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X	
		f) Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage.	X		
		b) Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X	
		c) Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		d) Câblage légèrement détérioré.	X		
		e) Câblage gravement détérioré.		X	
		f) Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		g) Isolation endommagée ou détériorée.	X		

		h)	Risque de court-circuit.		X	
		i)	Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		b)	Feu émetteur/rélecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		c)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		d)	Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		e)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.	X		
		f)	Très grand risque de chute.		X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation.	X		
		b)	Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X	
		c)	Manque d'étanchéité.	X		
		d)	Perte de substances dangereuses.		X	
		e)	Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		f)	Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		g)	Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
5.						
ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION						
5.1.						
Essieux						
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Essieu fêlé ou déformé.			X
		b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X	
		c)	Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	



		e)	Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X
5.1.2. Porte-fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Fusée d'essieu fracturée.			X
		b)	Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X	
		c)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		d)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X	
		e)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		f)	Jeu de la fusée dans l'essieu.		X	
		g)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
5.1.3. Roulements de roues (+ E)	de Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Jeu excessif dans un roulement de roue.		X	
		b)	Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.			X
		c)	Roulement de roue trop serré, bloqué.		X	
		d)	Risque de surchauffe; risque de destruction.			X
5.2.						
Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X	
		b)	Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X
		c)	Moyeu usé ou endommagé.		X	
		d)	Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b)	Mauvais placement des frettes de jante.		X	
		c)	Risque de détachement.			X

		d)	Roue gravement déformée ou usée.		X	
		e)	La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X
		f)	Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	a)	La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière.		X	
		b)	Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			X
		c)	Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		d)	Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		e)	Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X	
		f)	Corde visible ou endommagée.			X
		g)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
		h)	La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X
		i)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
		j)	Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de		X	

			conduite non compromise).			
		k)	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		l)	Couche de protection de la corde affectée.			X
5.3.						
Suspension						
5.3.1. Ressorts stabilisateurs (+ E)	et Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X	
		b)	Jeu visible, fixations très mal attachées.			X
		c)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
		d)	Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		e)	Ressort manquant.		X	
		f)	Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		g)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
		h)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.			X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X		
		b)	Amortisseur mal fixé.		X	
		c)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		d)	Amortisseur manquant.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
		b)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	

		d)	Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		e)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
		f)	Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3.4. Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
		b)	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		d)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		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	
		c)	Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		d)	Fuite audible dans le système.		X	
		e)	Modification présentant un risque.		X	
6.						
CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1.						
Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
		b)	Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		c)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
		d)	Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X

		e)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
		f)	Résistance insuffisante des pièces.			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	
		c)	Risque pour la santé des passagers.			X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites (y compris le système de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.)	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	
		c)	Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		d)	Conduites abrasées.	X		
		e)	Conduites endommagées.		X	
		f)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		g)	Risque d'incendie lié — 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
		h)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			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	

		b) Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
		c) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support.		X	
		d) Très grand risque de chute.			X
6.1.6. Accouplement mécanique et de dispositif remorquage (+ E)	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
		b) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		c) Usure excessive d'un élément.		X	
		d) Limite d'usure dépassée.			X
		e) Mauvaise fixation.		X	
		f) Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			X
		g) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		h) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		i) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X		
		j) Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		k) Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires).		X	
		l) Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).			X
		m) Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	

		b)	Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		c)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
		d)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
		f)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		g)	Raccords flexibles détériorés.		X	
		h)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		i)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		j)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
		k)	Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		l)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		m)	Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		n)	Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports moteur	de		Contrôle visuel.		X	
			a) Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.			
			b) Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1.9 Performance moteur (X) <sup>2</sup>	du	a)	Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		b)	Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2.						
Cabine et carrosserie						
6.2.1.	État		Contrôle visuel.	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé	X

			susceptible de provoquer des blessures.			
		b)	Risque de chute.			X
		c)	Montant mal fixé.		X	
		d)	Stabilité altérée.			X
		e)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
		f)	Risque pour la santé des passagers.			X
		g)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
		h)	Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.		X	
		b)	Stabilité altérée.			X
		c)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		d)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X	
		e)	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
		f)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
		g)	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	
		c)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste			X



			pas fermée (portes pivotantes).			
		d)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		e)	Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	a)	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		b)	Stabilité insuffisante.			X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
		b)	Siège mal fixé.			X
		c)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		d)	Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
		b)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		c)	Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		d)	Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
		b)	Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
		b)	Stabilité insuffisante.		X	
		c)	Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et	Contrôle visuel.	a)	Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	

aménagement intérieurs et extérieurs		b)	Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		c)	Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.		X	
		d)	Équipement hydraulique non étanche.	X		
		e)	Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a)	Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	X		
		b)	Risque de blessures; risque de chute.		X	
		c)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		
		d)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X	
		e)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		f)	Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
7.						
AUTRE MATÉRIEL						
7.1.						
Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue						
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
		b)	Stabilité réduite.			X
		c)	Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b)	Ceinture de sécurité endommagée.	X		
		c)	Coupure ou signes de distension.		X	
		d)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		e)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		f)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	

7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Manquant.		X	
		b)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		c)	Si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).		X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b)	Défectueux.		X	
		c)	Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X
7.4. Triangle de signalisation exigé (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Manquant ou incomplet.	X		
		b)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.		Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.		Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	

7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ne fonctionne pas correctement.	X		
		b)	Totalement inopérant.		X	
		c)	Commande mal fixée.	X		
		d)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		e)	Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		b)	Manquant (si exigé).		X	
		c)	Fonctionnement altéré.	X		
		d)	Totalement inopérant.		X	
		e)	Éclairage insuffisant.	X		
		f)	Totalement dépourvu d'éclairage.		X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X
		b)	Dispositif inopérant.			X
		c)	Scellés défectueux ou manquants.			X
		d)	Plaque d'installation illisible, non conforme ou périmée		X	
		e)	Plaque d'installation manquante ou périmée depuis plus de deux semaines			X
		f)	Altération ou manipulation évidente			X
		g)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.			X
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Scellés défectueux		X	
		b)	Plaque manquante ou illisible.		X	
		c)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de		X	

			km parcourus par le véhicule.			
		b)	Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b)	Câblage endommagé.		X	
		c)	Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d)	Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
8.						
NUISANCES						
8.1.						
Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit (+ E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a)	Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	
		c)	Très grand risque de chute.			X
8.2.						
Émissions à l'échappement						
8.2.1						
Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses (E)	— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (7):	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b)	si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent : i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences 1; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — moteur tournant au ralenti: 0,5 %, — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %, ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % (7), — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences 1.		X	
	— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI (8):	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	
	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences 1 ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères.					

	<p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	e)	Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	
8.2.2.						
Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
		d)	Réactif insuffisant, le cas échéant.		X	
8.2.2.2. Opacité  Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	<p>—Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <a href="#">(7)</a>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevée</p> <p>a)</p> <p>du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement.</p>		Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> .			
			L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

	<p>Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI <sup>(9)</sup>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevée du système de diagnostic embarqué (OBD) <sup>1</sup>.</p>				
	<p>Mise en condition du véhicule :</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences <sup>1</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <p>— pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences <sup>1</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></p> <p>ou</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup></p>		X	



	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur 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>	c)		X	
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de</p>	d) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

	<p>chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>.</p> <p>4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>				
--	---	--	--	--	--

	Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				
8.4.					
Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		a) 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	
		b) Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X
9.					
CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M <sub>2</sub> ET M <sub>3</sub>					
9.1.					
Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état.	X		
		Risque de blessures.		X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible.	X		
		c) Signalisation des issues de secours manquante.		X	
		d) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		e) Accès bloqué.		X	
9.2. Système de désempilage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement.	X		
		b) Affecte la sécurité de la conduite.		X	

		c)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		d)	Risque pour la santé des passagers.			X
		e)	Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Fonctionnement défectueux.	X		
		b)	Risque pour la santé des passagers.		X	
		c)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		d)	Risque pour la santé des passagers.			X
9.4.						
Sièges						
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	a)	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X		
		b)	Issue de secours obstruée.		X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X		
		b)	Champ de vision réduit.		X	
		c)	Protection du conducteur mal fixée.	X		
		d)	Risque de blessures.		X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Dispositifs défectueux.	X		
		b)	Totalement inopérants.		X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation du plancher.		X	
		b)	Stabilité altérée.			X
		c)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	X		
		d)	Mal fixées ou inutilisables.		X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du	a)	Mauvais état.	X		
		b)	Endommagés.		X	

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

		équipements spéciaux absents.			
--	--	----------------------------------	--	--	--

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### NOTES :

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

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

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

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

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Ph. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE



## Annexe 2. Liste et méthode de contrôle relative à l'arrimage

### 1. Classification des défaillances

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

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

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

### 2. Méthodes de contrôle

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

### 3. Appréciation des défaillances

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

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

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

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

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation du contrôleur		
B	Une ou plusieurs unités de charge n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation du contrôleur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement	À l'appréciation du contrôleur		

	(défaillance autre que celles énumérées au point 10).			
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation du contrôleur		
E	La plateforme de chargement du véhicule n'est pas propre	À l'appréciation du contrôleur		
10.	Adéquation du véhicule			
10.1.	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée.		x	
	b) Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de plate-forme de chargement			x
10.1.2.	a) Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	b) Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.2.2.	a) Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.3.	a) Panneaux des parois latérales, mauvais état.		x	
	b) Pièce fissurée.			x
10.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	b) Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.3.2.	a) Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	a) Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.		x	
	b) Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.			x
10.4.2.	a) Résistance insuffisante ou conception déficiente.		x	
	b) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	a) Mauvais état ou conception déficiente.		x	
	b) Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.5.2.	a) Nombre insuffisant.		x	
	b) Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	a) En mauvais état, endommagées.		x	
	b) Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.			x
10.6.2.	a) Pas adaptées au chargement transporté.		x	
	b) Manquantes.			x

10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	a) En mauvais état, endommagées.		X	
	b) Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.			X
10.7.2.	a) Limite de charge insuffisante.		X	
	b) Incapable de résister au chargement.			X
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1.1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1.1.1.	a) Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		X	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			X
20.1.1.2.	a) Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		X	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			X
20.1.1.3.	a) Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		X	
	b) Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			X
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	a) Ancrage au véhicule inadapté.	X		
	b) Ancrage insuffisant.		X	
	c) Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.			X
20.1.2.2.	a) Fixation inadaptée.	X		
	b) Fixation insuffisante.		X	
	c) Totalement dénuée d'efficacité.			X
20.1.2.3.	a) Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.		X	
	b) Équipement de fixation totalement inadéquat.			X
20.1.2.4.	a) Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage.		X	
	b) La méthode choisie est totalement inadéquate.			X
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	a) État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).	X		
	b) Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		X	
	c) Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			X
20.1.3.2.	a) Résistance insuffisante des filets et des bâches.		X	
	b) Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			X
20.1.3.3.	a) Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.		X	
	b) Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			X
20.1.3.4.	a) Mauvaise adéquation des filets et des bâches.		X	
	b) Totalement inadéquat.			X
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	a) Mauvaise adéquation de la séparation et du remplissage.		X	
	b) Séparation ou espaces libres trop importants.			X

20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	a)Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			
20.2.1.1.	a)Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	a)Mauvaise adéquation des dispositifs de retenue de la charge.		X	
	b)Dispositif totalement inadéquat.			X
20.3.2.	a)L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état.	X		
	b)L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.		X	
20.3.3.	a)Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		X	
	b)Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			X
20.3.4.	a)Treuil mal employés.		X	
	b)Treuil défectueux.			X
20.3.5.	a)Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins).		X	
	b)Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).			X
20.3.6.	a)Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	a)Équipement utilisé inadéquatement	X		
	b)Équipement utilisé incorrect ou défectueux.		X	
	c)Équipement utilisé totalement inadéquat.			X
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	a)Produits en vrac non recouverts		X	
	b)Constituant un danger pour la circulation.			X
20.5.2.	a)Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.		X	
	b)Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			X
20.5.3.	a)Produits légers non recouverts.		X	
	b)Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			X
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			
20.6.2.	a)Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		X	
	b)Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			X
30.	Chargement sans aucun arrimage		-	X

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

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l’Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Ph. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l’Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE

## Annexe 3.

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

( recto)

1. Lieu du contrôle technique routier .....

2. Date .....

3. Heure .....

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

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

6. Catégorie de véhicule

a) N <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> (3,5 à 12 t)	<input type="checkbox"/>	
b) N <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (plus de 12 t)	<input type="checkbox"/>	
c) O <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (3,5 à 10 t)	<input type="checkbox"/>	
d) O <sub>4</sub> <sup>(a)</sup> (plus de 10 t)	<input type="checkbox"/>	
e) M <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> [> 9 sièges <sup>(b)</sup> à 5 t]	<input type="checkbox"/>	
f) M <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> [> 9 sièges <sup>(b)</sup> plus de 5 t]	<input type="checkbox"/>	
g) T1b	<input type="checkbox"/>	
T2b	<input type="checkbox"/>	
T3b	<input type="checkbox"/>	
T4,1b	<input type="checkbox"/>	
T4,2b	<input type="checkbox"/>	
T4,3b	<input type="checkbox"/>	
h) N1	<input type="checkbox"/>	

(veuillez préciser)

7. Kilométrage au moment du contrôle.....

8. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse .....

.....

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

9. Conducteur .....

10. Liste de contrôle

	Vérifié <sup>(d)</sup>	Défaut <sup>(e)</sup>
0) Identification <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Équipement de freinage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direction <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilité <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Équipement d'éclairage et système électrique <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Châssis et accessoires du châssis <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8) Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant

et/ou d'huile<sup>(f)</sup>

9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories

M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> <sup>(f)</sup>

10) Arrimage du chargement<sup>(f)</sup>

11. Résultats du contrôle

Conforme

Défectueux

Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques,

ou restriction à son utilisation

12. Divers/remarques : .....

13. Autorité/contrôleur ayant effectué le contrôle

Signature

L'agent qualifié

Conducteur

.....

.....

Notes :

(a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

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

(c) Si disponible.

(d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe 1<sup>ère</sup> ou 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.

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

(f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes 1<sup>ère</sup> et 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(verso)

**0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE**

0.1. Plaques d'immatriculation

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

**1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE**

1.1. État mécanique et fonctionnement

1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service

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

1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs

1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse

1.1.5. Robinet de freinage à main

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande,

dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique

1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)

1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque

(électriques et pneumatiques)	1.2.1. Performance	2.4. Réglage de la géométrie	4.3.2. Commutation
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	1.2.2. Efficacité	2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.3.3. Conformité aux exigences
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	1.3. Performance et efficacité du frein de secours	2.6. Direction assistée électronique (EPS)	4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
1.1.11. Conduites rigides des freins	1.3.1. Performance	<b>3. VISIBILITÉ</b>	4.4.1. État et fonctionnement
1.1.12. Flexibles des freins	1.3.2. Efficacité	3.1. Champ de vision	4.4.2. Commutation
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement	3.2. État des vitrages	4.4.3. Conformité aux exigences
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	1.4.1. Performance	3.3. Rétroviseurs	4.4.4. Fréquence de clignotement
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	1.4.2. Efficacité	3.4. Essuie-glace	4.5. Feux de brouillard avant et arrière
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	1.5. Performance du système de freinage d'endurance	3.5. Lave-glace du pare-brise	4.5.1. État et fonctionnement
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	1.6. Dispositif antiblocage	3.6. Système de désembuage	4.5.2. Orientation
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	1.7. Système de freinage électronique (EBS)	<b>4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANT S ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</b>	4.5.3. Commutation
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	1.8. Liquide de frein	4.1. Phares	4.5.4. Conformité aux exigences
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	<b>2. DIRECTION</b>	4.1.1. État et fonctionnement	4.6. Feu de marche arrière
1.1.21. Système de freinage complet	2.1. État mécanique	4.1.2. Orientation	4.6.1. État et fonctionnement
1.1.22. Prises d'essai	2.1.1. État de la direction	4.1.3. Commutation	4.6.2. Conformité aux exigences
1.1.23. Frein à inertie	2.1.2. Fixation du boîtier de direction	4.1.4. Conformité aux exigences	4.6.3. Commutation
1.2. Performances et efficacité du frein de service	2.1.3. État de la timonerie de direction	4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison	4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
	2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	4.1.6. Lave-phares	4.7.1. État et fonctionnement
	2.1.5. Direction assistée	4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour	4.7.2. Conformité aux exigences
	2.2. Volant, colonne et guidon	4.2.1. État et fonctionnement	4.8. Catadioptrés, marquages signalétiques et plaques réfléchissantes arrière
	2.2.1. État du volant de direction	4.2.2. Commutation	4.8.1. État
	2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	4.2.3. Conformité aux exigences	4.8.2. Conformité aux exigences
	2.3. Jeu dans la direction	4.3. Feux stop	
		4.3.1. État et fonctionnement	



4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9.1. État et fonctionnement

4.9.2. Conformité aux exigences

4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque

4.11. Câblage électrique

4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires

4.13. Batterie

**5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION**

5.1. Essieux

5.1.1. Essieux

5.1.2. Porte-fusées

5.1.3. Roulements de roues

5.2. Roues et pneus

5.2.1. Moyeu de roue

5.2.2. Roues

5.2.3. Pneumatiques

5.3. Suspension

5.3.1. Ressorts et stabilisateurs

5.3.2. Amortisseurs

5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension

5.3.4. Points de suspension

5.3.5. Suspension pneumatique

**6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS**

6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général

6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux

6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)

6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement

6.1.5. Support de la roue de secours

6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage

---

6.1.7. Transmission

6.1.8. Supports de moteur

6.1.9. Performances du moteur

6.2. Cabine et carrosserie

6.2.1. État

6.2.2. Fixation

6.2.3. Porte et poignées de portes

6.2.4. Plancher

6.2.5. Siège du conducteur

6.2.6. Autres sièges

6.2.7. Commandes de conduite

6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine

6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs

6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

**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

7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches

7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité

7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité

7.1.5. Airbag

7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)

7.2. Extincteur

7.3. Serrures et dispositif antivol

7.4. Triangle de signalisation

---

7.5. Trousse de secours

7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)

7.7. Avertisseur sonore

7.8. Tachymètre

7.9. Tachygraphe

7.10. Limiteur de vitesse

7.11. Compteur kilométrique

7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

**8. NUISANCES**

8.1. Système de suppression du bruit

8.2. Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement

8.2.1.2. Émissions gazeuses

8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement

8.2.2.2. Opacité

8.4. Autres points liés à l'environnement

8.4.1. Pertes de liquides

**9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M<sub>2</sub> ET M<sub>3</sub>**

---

9.1. Portes

9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie

9.1.2. Issues de secours

9.2. Système de désembuage et de dégivrage

9.3. Système de ventilation et de chauffage

9.4. Sièges

9.4.1. Sièges passagers

9.4.2. Siège du conducteur

9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours

9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout

9.7. Escaliers et marches

9.8. Système de communication avec les voyageurs

9.9. Notices

9.10. Exigences concernant le transport d'enfants

9.10.1. Portes

9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite

9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs

9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant

9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Ph. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE. ».

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2023/45923]

**13. APRIL 2023 — Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen - Erratum**

Das im *Belgischen Staatsblatt* vom 20. September 2023 auf Seite 78428 veröffentlichte oben genannte Erratum ist nichtig.

Der veröffentlichte Text ist wie folgt zu lesen:

**„13. APRIL 2023 — Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen**

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, Artikel 1, zuletzt abgeändert am 31. Juli 2020;

Aufgrund des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, Artikel 4, 5, 14, 15, 24, 33;

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

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen;

Aufgrund des Berichts vom 20. Februar 2023, der gemäß Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen regionalen politischen Vorhaben erstellt wurde;

Aufgrund der am 13. Dezember 2021 abgegebenen Stellungnahme des Beratungsausschusses "Verwaltungs-Industrie";

Aufgrund der am 28. Februar 2023 abgegebenen Stellungnahme des Finanzinspektors;

Aufgrund des am 10. März 2023 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund des am 30. März 2023 in Anwendung des Artikels 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens Nr. 73.235/4 des Staatsrats;

Auf Vorschlag der Ministerin für die Verkehrssicherheit;

Nach Beratung,

Beschließt:

**KAPITEL 1 — Einleitende Bestimmungen und Definitionen**

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

**Art. 2** - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1° Minister: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört;

2° Fahrzeug: sämtliche nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder ihre Anhänger;

3° Kraftfahrzeug: ein Radfahrzeug mit eigenem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;

4° Nutzfahrzeug: ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Anhänger oder Sattelanhänger, das vorwiegend für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Fahrgästen genutzt wird, beispielsweise im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder zu anderen gewerblichen Zwecken;

5° Anhänger: ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;

6° Sattelanhänger: einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;

7° Ladung: alle Güter, die normalerweise in oder auf dem für die Lastaufnahme ausgelegten Teil des Fahrzeugs platziert werden und nicht dauerhaft am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich Gegenständen in Lastträgern wie Transportkisten, Wechsellaufbauten oder Containern auf Fahrzeugen;

8° Verloader: jede natürliche oder juristische Person, die im Frachtbrief oder im Konnossement als solcher bezeichnet wird, oder, falls keine Bezeichnung vorhanden ist, die Person, die ein Transportmittel belädt oder befüllt, die Ladung auf ein Transportmittel stellt, oder eine sonstige Beladung oder Containerbeladung ausführt;

9° der Verpacker: die Person, die für die Verpackung der zu transportierenden Ladeinheit sorgt;

10° der Versender: die Person, die eine Ladung vorbereitet, die sie zur Beförderung bereitstellt;

11° Verpackung: die die Ware umgebende Verpackungsschicht, die es ermöglicht, die verschiedenen logistischen Vorgänge an dem Produkt unter optimalen Bedingungen durchzuführen;

12° Ladeinheit: die so palettierte, verpackte, verpackte oder vorbereitete Ladung, dass sie gemäß den geltenden Rechtsvorschriften gehandhabt, transportiert und gesichert werden kann;

13° in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug: ein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, abgekürzt EU, oder des Europäischen Wirtschaftsraums, abgekürzt EWR, zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;

14° in einem Vertragsstaat des Übereinkommens über den Straßenverkehr zugelassenes Fahrzeug; ein Fahrzeug, das in einem Vertragsstaat des Übereinkommens über den Straßenverkehr und seiner Anhänge, geschlossen in Wien am 8. November 1968, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde;

15° Unternehmen: ein Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates;

16° technische Überwachung: Prüfungen im Sinne von Artikel 3 Ziffer 9 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und von Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG;

17° technische Unterwegskontrolle: eine unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeugs durch die zuständigen Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;

18° Prüfbescheinigung: die Prüfbescheinigung gemäß der Definition von Artikel 1 § 2 Ziffer 20 der technischen Regelung oder ein gleichwertiges Dokument, das von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates oder eines Vertragsstaates des Übereinkommens über den Straßenverkehr ausgestellt wurde, in der das Ergebnis der technischen Kontrolle des Nutzfahrzeugs enthalten ist;

19° zuständige Behörde: eine von einem Mitgliedstaat oder Nichtmitgliedstaat mit der Verwaltung des Systems technischer Unterwegskontrollen, einschließlich der Durchführung dieser Kontrollen, betraute Behörde oder öffentliche Stelle;

20° befugter Bediensteter: der in Artikel 14 des Dekrets vom 4. April 2019 genannte befugte Bedienstete

21° mit der technischen Überwachung betrauter Prüfer: jede Person im Sinne von Artikel 14 des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind;

22° der Königliche Erlass vom 23. Dezember 1994: der Königliche Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Stellen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind;

23° Mängel: technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden;

24° mobile Kontrolleinheit: ein nicht ortsgebundenes System von Prüfgeräten, das für gründlichere Unterwegskontrollen benötigt wird und von mit der technischen Überwachung betrauten Prüfern bedient wird;

25° spezielle Einrichtung für Unterwegskontrollen: ein fester Bereich für die Durchführung anfänglicher und/oder gründlicherer technischer Unterwegskontrollen, der auch mit dauerhaft dort angebrachten Prüfgeräten ausgestattet sein kann;

26° Dekret vom 4. April 2019: das Dekret vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit;

27° Übereinkommen über den Straßenverkehr: das Übereinkommen über den Straßenverkehr, geschlossen in Wien am 8. November 1968, und das Europäische Zusatzübereinkommen und Anhang zur Ergänzung dieses Übereinkommens, geschlossen in Genf am 1. Mai 1971;

28° Richtlinie 2014/47/EU vom 3. April 2014: Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, abgeändert durch die delegierte Richtlinie (EU) 2021/1716 der Kommission vom 29. Juni 2021 zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Änderungen der Bezeichnungen von Fahrzeugklassen aufgrund von Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften;

29° Kontaktstelle: die kraft Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU vom 3. April 2014 benannte Kontaktstelle;

30° technische Regelung: der Königliche Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör;

31° Stauvorrichtung: eine Vorrichtung, die speziell dazu ausgelegt und angefertigt worden ist, um eine Ladung zu befestigen, sie an ihrem Platz zu halten oder zu stauen, einschließlich der strukturellen Teile des Nutzfahrzeugs;

32° integrierte Verriegelungsvorrichtung: eine Vorrichtung, die dazu ausgelegt ist und benutzt wird, um eine Ladung zu befestigen und zu verriegeln, indem man die Befestigungspunkte der Ladung mit den Verankerungspunkten des Nutzfahrzeugs verbindet;

33° Verankerungspunkt: der Teil der Struktur, der Apparatur oder des Zubehörs eines Nutzfahrzeugs oder einer Ladung, an dem eine Stauvorrichtung befestigt wird;

34° Ladungssicherungssystem: eine Ausrüstung oder Kombination von Ausrüstungen, die benutzt wird, um eine Ladung zu befestigen oder zu stauen, einschließlich der Vorrichtungen zum Stauen der Ladung sowie all ihrer Bestandteile;

35° Kraftverkehrsunternehmer: die Person, die die Güterbeförderung für eigene Rechnung oder für Rechnung Dritter durchführt.

## KAPITEL 2 — Anwendungsbereich

**Art. 3** - Die technischen Unterwegskontrollen gemäß dem vorliegenden Erlass betreffen die Nutzfahrzeuge, die mit einem belgischen Kennzeichen, einem Kennzeichen eines Mitgliedstaats oder eines Vertragsstaats des Übereinkommens über den Straßenverkehr verkehren, die unter die folgenden Kategorien fallen und diesen gleichgestellt sind:

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

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

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

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

5° Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Kategorie Tb sowie die land- oder forstwirtschaftlichen Anhänger der Kategorie Rb;

6° Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die zu den langsamen Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg gehören, mit Ausnahme derjenigen, die ausschließlich für den beruflichen oder privaten Gebrauch in der Landwirtschaft, im Gartenbau, in der Forstwirtschaft oder in der Fischzucht bestimmt sind.

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

### KAPITEL 3 — Kontrolle

#### Abschnitt 1 — Kompetenzen

**Art. 4 - § 1.** Die befugten Bediensteten, führen in Zusammenarbeit mit den mit der technischen Überwachung betrauten Prüfern technische Unterwegskontrollen durch.

Die gründlichen technischen Kontrollen gemäß Artikel 10 werden von einem mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer durchgeführt.

§ 2. Unbeschadet des Artikels 15 des Dekrets vom 4. April 2019 können die befugten Bediensteten:

1° vom Fahrer des Nutzfahrzeugs die Vorlage der Prüfbescheinigung oder eines gleichwertigen Dokuments gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Dekrets vom 4. April 2019 verlangen;

2° den Verkehr des Nutzfahrzeugs verbieten, wenn sie entweder feststellen:

a) dass die Ladungssicherung des Nutzfahrzeugs nicht den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses entspricht oder nicht vorhanden ist, oder

b) dass das Nutzfahrzeug ohne eine gültige Prüfbescheinigung oder ein gleichwertiges Dokument in verkehrt;

c) das Fahrzeug gemäß Artikel 11 in die Kategorie der erheblichen oder gefährlichen Mängel eingestuft wird oder die Ladungssicherung in die Kategorie der erheblichen oder gefährlichen Mängel eingestuft wird;

3° den Fahrer des Fahrzeugs anweisen, das Nutzfahrzeug an einen Ort zu fahren, den sie angeben, um eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit zu vermeiden.

Die in Absatz 1 Ziffern 1, 2 und 3 angeführten Maßnahmen haben so lange Bestand, wie der Verstoß andauert.

#### Abschnitt 2 — Auswahl der Fahrzeuge und Durchführung der Kontrolle

**Art. 5 -** Die befugten Bediensteten und die mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer wählen das Fahrzeug aus und führen die Kontrolle durch unabhängig:

1° von der Staatsangehörigkeit des Fahrzeugführers;

2° des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.

**Art. 6 -** Die technischen Unterwegskontrollen werden unter Berücksichtigung der Notwendigkeit durchgeführt, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

**Art. 7 -** Die im Rahmen der Kontrolle eingesetzten Vorrichtungen und Prüfgeräte erfüllen die Bauvorschriften und Bedingungen, die vom Minister oder von seinem Vertreter festgelegt werden.

Sie werden mindestens einmal im Jahr von einer vom Minister oder seinem Vertreter bezeichneten Prüfstelle überprüft.

#### Abschnitt 3 — Anfängliche und gründlichere technische Unterwegskontrolle

**Art. 8 -** Die ausgewählten Fahrzeuge werden einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 9 unterzogen.

Je nach dem Ergebnis der anfänglichen Kontrolle und der Art des festgestellten Mangels entscheidet der befugte Bedienstete, ob das Nutzfahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 10 unterzogen werden muss.

**Art. 9 - § 1.** Die anfängliche technische Unterwegskontrolle umfasst:

1° die Überprüfung, ob für das Fahrzeug eine gültige Prüfbescheinigung oder ein gleichwertiges Dokument und gegebenenfalls ein Bericht über eine technische Unterwegskontrolle vorliegt, der an Bord mitgeführt wird;

2° die Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs;

3° die Überprüfung, ob das Fahrzeug mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet ist, außer wenn es zu einer in Artikel 3 definierten Fahrzeugklasse gehört, die keinen Geschwindigkeitsbegrenzer vorschreibt;

4° die Bewertung der Konformität und Wirksamkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers, außer wenn er zu einer Fahrzeugklasse gehört, die keinen Geschwindigkeitsbegrenzer vorschreibt, oder die Überprüfung, ob die Geschwindigkeit des Nutzfahrzeugs auf den vorgeschriebenen Wert begrenzt ist;

5° die Überprüfung der Konformität des vom Hersteller eingebauten Abgasnachbehandlungssystems.

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

Die anfängliche technische Unterwegskontrolle kann umfassen:

1° die Überprüfung, ob die Ladung des Nutzfahrzeugs gesichert ist;

2° Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Nutzfahrzeugs gemäß Artikel 12;

3° technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode.

Was Ziffer 3 betrifft, können derartige technische Prüfungen durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Nutzfahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass die Mängel im Einklang mit Artikel 20.

**Art. 10 - § 1.** Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang 1 und gegebenenfalls in Anhang 5 des Übereinkommens über den Straßenverkehr aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen sind:

- 1° die Sicherheit der Bremsanlage;
- 2° die Sicherheit der Reifen;
- 3° die Sicherheit der Räder;
- 4° die Sicherheit des Fahrgestells;
- 5° die Umweltbelastung gemäß Anhang 1, 3, 8.

Die Kontrolle nach Absatz 1 wird nach den in Anhang 1 aufgeführten empfohlenen Methoden für die Kontrolle dieser Positionen durchgeführt.

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang 1 aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so wird von einer erneuten Überprüfung abgesehen, es sei denn:

- 1° eine solche Überprüfung ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt;
- 2° der allgemeine Zustand des Fahrzeugs lässt vermuten, dass das Fahrzeug den geltenden Vorschriften nicht entspricht.

§ 2. Die gründlichere technische Unterwegskontrolle wird wie folgt durchgeführt:

- 1° unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit;
- 2° in einer vom Minister bezeichneten speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder
- 3° in einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Prüfstelle.

In den in Ziffern 2 und 3 genannten Fällen wird die gründlichere Kontrolle so schnell wie möglich in einer der nächstgelegenen verfügbaren Einrichtungen oder Zentren durchgeführt.

Wird die gründlichere Unterwegskontrolle in einer Kontrollstation einer in Ziffer 3 genannten Prüfstelle durchgeführt, so ist der anwendbare Gebührentarif der gemäß der technischen Regelung festgelegte Tarif.

Wird die Zahlung der Gebühr verweigert, kann das kontrollierte Fahrzeug nach dem in Artikel 34 § 3 des Dekrets vom 4. April 2019 beschriebenen Verfahren bis zur Zahlung der Gebühr festgesetzt und beschlagnahmt werden.

§ 3. Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen gemäß Paragraph 2 Ziffern 1 und 2 müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle verfügen; dies schließt die Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Nutzfahrzeugs bzw. der vom Nutzfahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist.

Verfügen diese Einheiten oder Einrichtungen nicht über die Ausrüstung, die zur Prüfung einer für die anfängliche Unterwegskontrolle vorgesehenen Position erforderlich ist, so wird das Fahrzeug zu einer technischen Prüfstelle oder -einrichtung verbracht, in der eine gründliche Prüfung dieser Position durchgeführt werden kann.

**Art. 11 - Anhang 1** enthält für jede zu prüfende Position ein Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.

Die festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:

- 1° geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;
- 2° erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;
- 3° gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegenderen Mangel entspricht.

Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche gemäß Anhang 1 Ziffer 1 wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

#### *Abschnitt 4 — Kontrolle der Ladungssicherung*

**Art. 12 - § 1.** Bei den in Artikel 3 Ziffern 2 bis 6 genannten Fahrzeugen, die für die Güterbeförderung verwendet werden, kann die Ladungssicherung gemäß Anlage 2 und Artikel 30 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vorgenommen werden.

Der befugte Bedienstete stellt sicher, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht.

§ 2. Unbeschadet der Anforderungen für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) erfasst werden, finden für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die gemäß den in Artikel 13 festgelegten Bedingungen und die Regeln der Artikel 14 bis 17 Anwendung.

**Art. 13 - § 1.** Der Fahrzeugführer:

- 1° führt eine Sichtkontrolle durch, um sich zu vergewissern, dass die hinteren Ladetüren, die einklappbare Ladeklappe, die Türen, die Planen, das Ersatzrad und die anderen Ausrüstungen, die mit der Benutzung des Fahrzeugs zusammenhängen, befestigt sind;
- 2° vergewissert sich, dass die Ladung keine Behinderung für ein sicheres Führen des Fahrzeugs darstellt;
- 3° vergewissert sich, dass der Schwerpunkt der Ladung auf dem Fahrzeug möglichst zentriert liegt;
- 4° benutzt sein Fahrzeug nicht, wenn das System zur Sicherung der im oder auf dem Fahrzeug beförderten Ladung nicht den Bedingungen des Artikels 15 entspricht.

§ 2. Der Kraftverkehrsunternehmer :

- 1° stellt ein Fahrzeug zur Verfügung, das für die ihm anvertraute Last geeignet ist;
- 2° stellt am Ladeplatz ein sauberes Fahrzeug zur Verfügung, das frei von strukturellen Schäden ist;
- 3° befestigt den Container am Fahrgestell;
- 4° sichert die Ladung gemäß dem vorliegenden Artikel.

Der Kraftverkehrsunternehmer stellt alle in Paragraph 4 Ziffer 4 genannten Informationen des Verladers befugten Bediensteten und Personen im Rahmen einer Prüfung oder einer technischen Unterwegskontrolle zur Verfügung.

§ 3. Der Verpacker :

- 1° beschreibt die Waren und ihre Verpackung oder Ladeeinheit;
- 2° beschreibt, wenn die Gefahr besteht, dass die Waren durch Zurrgurte beschädigt werden, eine alternative Methode, um die Waren zu sichern.;
- 3° verpackt nach den geltenden Normen;

Zu Ziffer 2: Wenn diese alternative Methode spezifische Anforderungen an das verwendete Fahrzeug stellt, werden diese erwähnt.

§ 4. Der Verlader:

- 1° verteilt die Last auf der Ladefläche;
- 2° ermöglicht eine ordnungsgemäße Ladungssicherung;
- 3° kontrolliert die ordnungsgemäße Ladungssicherung vor der Abfahrt des Fahrzeugs;
- 4° übermittelt dem Transporteur, auf den er zurückgreift, vorab schriftlich alle Informationen, die der Kraftverkehrsunternehmer für notwendig erachtet, um die Güter zu sichern.

Die in Ziffer 4 genannten Informationen werden auf Anfrage eines befugten Bediensteten bei einer technischen Unterwegskontrolle mitgeteilt und umfassen mindestens:

- 1° die Art der Ladungseinheit;
- 2° die Masse der Ladung, die Masse der Container oder Wechselaufbauten und die Masse jeder Ladeeinheit;
- 3° die Position des Schwerpunkts jeder Ladeeinheit wenn sie sich nicht in der Mitte befindet;
- 4° die Außenabmessungen jeder Ladeeinheit;
- 5° die Einschränkungen hinsichtlich der Stapelung und der Ausrichtung, die während des Transports eingehalten werden müssen;
- 6° der Reibungskoeffizient der Güter in Bezug auf ihre Ladefläche, insoweit dieser nicht bereits in Anhang B der europäischen Norm 12195 oder im Anhang zu den Normen IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) festgelegt ist;
- 7° alle ergänzenden Informationen für eine korrekte Ladungssicherung.

§ 5. Der Versender, der Auftraggeber, also jede natürliche oder juristische Person, die den Transport in Auftrag gibt, die Verladung der Güter an den Kraftverkehrsunternehmer vorbereitet und anordnet, der Spediteur oder der Abfertigungsspediteur stellt alle erforderlichen Dokumente zur Verfügung, mindestens aber:

- 1° eine Beschreibung der Waren;
- 2° die Masse der gesamten Ladung, des Containers oder des Wechselaufbaus und die Masse jeder Ladeeinheit;
- 3° alle Informationen, die für eine korrekte Verpackung unerlässlich sind;
- 4° die Benachrichtigung des Verpackers oder Kraftverkehrsunternehmers über besondere Transportparameter für Einzelverpackungen.

**Art. 14** - Wenn die Primärverpackung eines Guts nicht solide genug ist, um eine sichere Güterbeförderung zu gewährleisten, umhüllen der Verpacker oder der Verlader die Güter mit einer zusätzlichen Transportverpackung, die solide genug ist, um eine gute Ladungssicherung zu ermöglichen.

**Art. 15** - § 1. Die Ladungssicherung hält folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften stand:

- 1° in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung;
- 2° in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung;
- 3° entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung.

Die Sicherung verhindert die Bewegung der Ladung in jede Richtung. Teile der Ladung dürfen ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nicht ändern, und die Ladung darf sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen noch außerhalb der Ladefläche gelangen.

Selbst bei Lasten, bei denen nicht die Gefahr besteht, dass sie ihre Lage ändern, werden Maßnahmen wie die Arretierung oder Sicherung ergriffen, um zu verhindern, dass sie aufgrund von vertikalen Vibrationen, die die Reibungskraft zwischen der Last und der Ladeplattform verringern können, wesentlich bewegt werden. Eine Ladung, die gemäß den vom Minister festgelegten Anforderungen umschlossen, befestigt oder verstaut ist, bedeutet, dass das System zur Ladungssicherung die Anforderungen des vorliegenden Paragraphen erfüllt.

§ 2. Wenn ein Bestandteil des Ladungssicherungssystems einer wie in Paragraph 1 beschriebenen Kraft ausgesetzt ist, darf die darauf ausgeübte Druckkraft die maximale Nennlast dieses Teils nicht überschreiten, .d.h. die maximale Last, die unter normalen Betriebsbedingungen auf einen Bestandteil eines Ladungssicherungssystems ausgeübt werden kann.

**Art. 16** - § 1. Die Bestandteile eines Ladungssicherungssystems:

- 1° müssen einwandfrei funktionieren,
- 2° müssen für den Gebrauch, der davon gemacht wird, geeignet sein,
- 3° dürfen keine Knoten und keine beschädigten oder abgenutzten Elemente aufweisen, die sich auf ihre Funktionstüchtigkeit, was die Ladungssicherung betrifft, auswirken könnten,



4° dürfen keine Risse, Schnitte oder Ausfransungen aufweisen,

5° müssen den in Artikel 17 angeführten europäischen und/oder internationalen Produktnormen entsprechen.

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

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

§ 3. Zur Befestigung der Ladung werden eine oder mehrere der folgenden Sicherungsmethoden verwendet:

1° Blockieren,

2° Verriegeln, lokal oder gesamt,

3° Direktzurren;

4° Niederzurren.

§ 4. Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die benutzt wird, um die Ladung zu befestigen, muss selber so gesichert werden, dass sie sich nicht entriegeln oder lösen kann.

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

1° für die Zwecke, für die sie gebraucht wird, ausgelegt und angefertigt worden sein und

2° gemäß den Spezifikationen des Herstellers und der geltenden europäischen und/oder internationalen Normen benutzt und unterhalten werden.

**Art. 17** - Die Sicherung und die Mittel zur Sicherung entsprechen jeweils der neuesten Fassung der folgenden Normen und tragen deren Referenz:

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

Güter, die in loser Schüttung befördert werden, sind je nach ihrer Art mit einer Plane oder einem Netz abzudecken, es sei denn, die Ladung ist so beschaffen, dass sie keinen Staub oder Rückstände auf der öffentlichen Straße erzeugen kann.

**Art. 18** - Die in Artikel 20 genannten Folgemaßnahmen finden auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung.

*Abschnitt 5* — Bericht über die Kontrolle und Datenbank über technische Unterwegskontrollen

**Art. 19** - § 1. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle werden folgende Informationen gesammelt:

1° Land der Zulassung des Fahrzeugs,

2° Fahrzeugklasse,

3° Ergebnis der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle.

§ 2. Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer einen Bericht nach dem Muster in Anhang 4.

Er übergibt dem Führer des Fahrzeugs eine Kopie des Kontrollberichts.

Der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer teilt dem befugten Bediensteten die Ergebnisse der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen mit. Der befugte Bedienstete bewahrt diese Informationen für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab dem Datum ihres Erhalts auf.

§ 3. Die Prüfbescheinigung der letzten regelmäßigen technischen Kontrolle und der in Paragraph 2 erwähnte Bericht sind im Fahrzeug aufzubewahren.

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

**Art. 20** - § 1. Unbeschadet des Artikels 21 wird einem Fahrzeug, das einen bei der Kontrolle festgestellten erheblichen oder gefährlichen Mangel aufweist, die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr bis zur Behebung des Mangels untersagt.

§ 2. Wenn das in Paragraph 1 angeführte Fahrzeug in Belgien zugelassen ist, kann der befugte Bedienstete beschließen, dass es innerhalb einer bestimmten Frist einer vollständigen technischen Prüfung zu unterziehen ist.

Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen, so kann der befugte Bedienstete über die Kontaktstelle, die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats darum bitten, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, wie z.B. eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen.

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

**Art. 21 - § 1.** Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, wird die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs eingeschränkt oder ggf. durch den Entzug der Fahrzeugdokumente untersagt, bis diese Mängel behoben worden sind.

Der befugte Bedienstete kann die Nutzung des Fahrzeugs gestatten, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt:

1° die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und

2° es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt.

Der befugte Bedienstete kann beschließen, das Fahrzeug bis zur Werkstatt zu begleiten.

§ 2. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, legt der befugte Bedienstete die Bedingungen und eine vernünftige Frist für Beseitigung der Mängel fest.

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

#### KAPITEL 4 — *Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und mit der Europäischen Kommission*

**Art. 22 - § 1.** Werden an einem nicht in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle.

Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang 4 gemacht werden.

§ 2. Werden außerhalb des Königreichs an einem in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, und ersucht die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug kontrolliert worden ist, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, kann das Fahrzeug einer technischen Prüfung in Belgien unterzogen werden.

Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen gelten für diese Fälle gemäß Absatz 1 die gleichen Regeln wie diejenigen für die Prüfungen im Sinne von Artikel 23sexies § 1 der technischen Regelung.

Wird das betreffende Fahrzeug binnen der festgelegten Frist nicht zur Prüfung vorgeführt, hat dies zur Folge, dass es nicht mehr durch eine gültige Prüfbescheinigung gedeckt wird.

Die befugten Bediensteten oder die Bediensteten der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen bewertet jeden bei ihr von einer ausländischen Instanz eingereichten Antrag und übermittelt diesen Antrag falls notwendig einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung.

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

Wenn ein Antrag einer gemäß dem vorgenannten Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung übermittelt wird, wird der Inhaber des Fahrzeugs von den in Absatz 4 aufgeführten Bediensteten einberufen, um binnen fünfzehn Tagen nach Zustellung dieser Einberufung eine vollständige Prüfung des Fahrzeugs vornehmen zu lassen.

Die zugelassene Einrichtung übermittelt der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen sowie den befugten Bediensteten das Ergebnis dieser Prüfung.

**Art. 23 -** Die befugten Bediensteten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um im Einvernehmen mit anderen Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich untereinander abgestimmte technische Unterwegskontrollen durchzuführen.

**Art. 24 -** Alle zwei Jahre vor dem 31. März übermitteln die befugten Bediensteten der Kontaktstelle auf elektronischem Wege die über die im Laufe der zwei vorherigen Jahre geprüften Fahrzeuge gesammelten Daten, zum Zwecke der weiteren Übermittlung an die Kommission.

Diese Daten enthalten folgende Angaben:

1° die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,

2° die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge,

3° das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug,

4° im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis "nicht vorschriftsmäßig" gemäß Anhang 4 Ziffer 10.

KAPITEL 5 — *Administrative Geldbußen*

**Art. 25** - Die administrative Geldbuße beträgt:

1° 75 Euro:

a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder gegebenenfalls in Anhang 2 als geringfügig eingestuft ist,

b) wenn der Fahrer keine gültige Prüfbescheinigung vorlegen kann, aber das Vorhandensein einer Prüfbescheinigung unverzüglich nachgewiesen wurde,

c) wenn die Prüfbescheinigung seit weniger als 15 Tagen ungültig ist.

2° 350 Euro:

a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder in Anhang 2 als erheblich eingestuft ist,

b) unbeschadet von Ziffer 1 Buchstabe c) wenn die Prüfbescheinigung seit zwei Monaten oder weniger als zwei Monaten ungültig ist.

3° 1.000 Euro:

a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder in Anhang 2 als gefährlich eingestuft ist,

b) wenn die Prüfbescheinigung seit mehr als zwei Monaten ungültig ist,

c) wenn das vorhandene System zur Sicherung der Ladung offensichtlich nicht den in Artikel 15 genannten Anforderungen entspricht.

4° 3.000 Euro wenn keine Ladungssicherung vorhanden ist.

5° 5.000 Euro:

a) wenn die vorgelegte Prüfbescheinigung falsch, verfälscht oder vernichtet worden ist oder darauf vermerkte Angaben verfälscht oder vernichtet worden sind,

b) wenn das in Betrieb genommene oder zugelassene Fahrzeug nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet ist, obwohl es nicht davon befreit ist; wenn der Geschwindigkeitsbegrenzer offensichtlich nicht funktioniert, er nicht den Vorschriften entspricht, oder die Geschwindigkeit des Fahrzeugs nicht auf die vorgeschriebene Grenze beschränkt ist,

c) wenn das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem manipuliert wurde;

6° 6.500 Euro wenn der Fahrer die Prüfung des Fahrzeugs verweigert.

**Art. 26** - Verstöße gegen die Regeln für die Ladungssicherung werden den Beteiligten im Hinblick auf ihre Verpflichtungen nach den Artikeln 12 bis 17 angelastet.

**Art. 27** - Die Artikel 3 bis 8 § 1, 9 bis 13, 16 bis 17, 27 bis 29 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2022 zur Ausführung des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf das Verwaltungs- und Besoldungsstatut der Bediensteten sind auf den vorliegenden Erlass anwendbar.

KAPITEL 6 — *Aufhebende und abschließende Bestimmungen*

**Art. 28** - Der Königliche Erlass vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, wird aufgehoben.

**Art. 29** - Der Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen wird aufgehoben.

**Art. 30** - In Artikel 30 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2022 zur Ausführung des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf das Verwaltungs- und Besoldungsstatut der Bediensteten, wird der Wortlaut von Absatz 2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Das Dekret vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, tritt am 30. April 2023 in Kraft, mit Ausnahme der Artikel 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44 § 1 Absatz 1 Ziffern 1 bis 8, 10 bis 14 und 16, sowie Artikel 52, die am 1. März 2024 in Kraft treten“.

**Art. 31** - Der vorliegende Erlass tritt am 30. April 2023 in Kraft.

**Art. 32** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen

P. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

## Anhang 1 - Liste und Kontrollmethode in Bezug auf die technische Unterwegskontrolle

### UMFANG DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLE

#### 1. PRÜFBEREICHE

- 0) Identifizierung des Fahrzeugs
- 1) Bremsanlage
- 2) Lenkanlage
- 3) Sichtbarkeit
- 4) Beleuchtungsanlage und Bestandteile der elektrischen Anlage;
- 5) Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- 6) Fahrgestell und daran befestigte Teile
- 7) sonstige Ausstattungen
- 8) Umweltbelastung
- 9) zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung (Fahrzeugklassen M2 und M3)

#### 2. PRÜFANFORDERUNGEN

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

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

Soweit als Verfahren "Sichtprüfung" angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme der betreffenden Positionen die Bestandteile gegebenenfalls auch betätigt, ihren Geräuschpegel beurteilt oder jedes andere Prüfverfahren, das kein Prüfgerät erfordert, anwendet.

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

Die Prüfung sollte mit aktuell verfügbaren Methoden und Geräten durchgeführt werden. Bei der Prüfung kann auch untersucht werden, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des betreffenden Nutzfahrzeugs den Sicherheitsanforderungen und Umweltmerkmalen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Nachrüstung in Kraft waren.

Gestattet die Bauart des Nutzfahrzeugs keine Anwendung der Prüfmethode dieses Anhangs, so ist die Prüfung nach den empfohlenen Prüfmethode durchzuführen, die von den befugten Bediensteten akzeptiert werden.

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

#### 3. INHALT UND METHODEN DER KONTROLLE SOWIE BEWERTUNG VON MÄNGELN AN FAHRZEUGEN

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

Für alle Nutzfahrzeugsysteme und -bauteile, die kontrolliert werden müssen, wird einzelfallbezogen eine Bewertung der Mängel anhand der in dieser Tabelle festgelegten Kriterien durchgeführt. Der befugte Bedienstete kann jedoch bei der Kontrolle aufgrund der besonderen Umstände des Einzelfalls den Mangel in die Kategorie einstufen, die direkt unter der angegebenen liegt.

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

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

		e) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt.		X	
1.1.3. Unterdruckpumpe oder Kompressor und Behälter	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Überdruckventils kontrollieren	a) Luftdruck bzw. Unterdruck unzureichend für mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)		X	
		b) unzureichend für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)			X
		c) Zeit für Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne <sup>1</sup> .		X	
		d) Mehrkreisschutzventil oder Überdruckventil funktioniert nicht		X	
		e) Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt		X	
		f) Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion der Bremsanlage		X	
		g) Mindestbremswirkung der Hilfsbremse nicht erreicht			X
1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	Funktionsprüfung	a) Druckwarnanzeige oder Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft	X		
		b) Zu niedriger Druck ist nicht feststellbar		X	
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Betätigungseinrichtung eingerissen, beschädigt oder übermäßig abgenutzt		X	
		b) Betätigungseinrichtung unsicher an Ventil befestigt oder Ventil unsicher		X	
		c) Verbindungen locker oder Leckage im System		X	
		d) Mangelhafte Funktion		X	
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel,	Sichtprüfung der Bauteile beim	a) Ratsche sperrt nicht einwandfrei		X	

Ratsche, elektronische Feststellbremse	Betätigen des Bremssystems	b)	Verschleiß an Hebellagerung oder Ratschenmechanismus	X		
		c)	Übermäßiger Verschleiß		X	
		d)	Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung		X	
		e)	Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam		X	
		f)	Fehlerhafte Funktion, Warnanzeige zeigt Funktionsstörung an		X	
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a)	Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt		X	
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist			X
		b)	Übermäßiger Ölverlust am Kompressor	X		
		c)	Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d)	Austritt von Hydraulikflüssigkeit oder Leckage		X	
	Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist			X		
1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	Trennen und Wiederanschießen der Bremssystemkupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger.	a)	Absperrhahn oder selbstschließendes Kupplungskopfventil schadhaft	X		
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		X	
		b)	Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert	X		
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		X	
		c)	Übermäßige Leckage		X	
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist			X
1.1. Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a)	Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert	X		
			Behälter schwer beschädigt. Korrodiert oder undicht		X	
		b)	Entwässerungsvorrichtung unwirksam		X	
		c)	Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert		X	

1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Bremskraftverstärker schadhaf oder unwirksam		X	
			Keine Funktion			X
		b)	Hauptbremszylinder schadhaf, aber Bremse funktioniert noch		X	
			Hauptbremszylinder schadhaf oder undicht			X
		c)	Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch		X	
			Hauptbremszylinder unsicher.			X
		d)	Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige	X		
			Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige		X	
			Keine Bremsflüssigkeit sichtbar			X
		e)	Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt	X		
f)	Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt	X				
g)	Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand	X				
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
			b)	Leitungen oder Anschlüsse undicht (Druckluftbremssysteme)		X
		Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)				X
		c)	Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert		X	
			Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage			X
		d)	Leitungen falsch verlegt	X		
Gefahr einer Beschädigung			X			
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim	a)	Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X



	Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	b) Bremschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz	X		
		Bremschläuche beschädigt oder scheuern		X	
		c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme)		X	
		Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)			X
		d) Schlauchausbeulung unter Druck		X	
		Cord schadhaft			X
		e) Schläuche porös		X	
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige erreicht)		X	
		Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar)			X
		b) Belag oder Klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X	
		Bremswirkung beeinträchtigt			X
		c) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert			X
1.1.14. Bremstrommeln, Bremsscheiben	Sichtprüfung	a) Trommel oder Scheibe abgenutzt		X	
		Trommel oder Scheibe mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen			X
		b) Bremstrommel oder -scheibe verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X	
		Bremswirkung erheblich beeinträchtigt			X
		c) Fehlende Bremstrommel oder -scheibe			X
		d) Ankerplatte unsicher		X	
1.1.15. Bremsseile, zugstangen, -hebel, gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Seile beschädigt oder verknotet		X	
		Bremswirkung beeinträchtigt			X
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert		X	
		Bremswirkung beeinträchtigt			X

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

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

		d)	Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.			X
		e)	Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
		f)	Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang		X	
		g)	Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung		X	
1.2.2.	Wirksamkeit (PG)		Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht <sup>(2)</sup> :			
		a)	Kategorien M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup>		X	
		b)	Kategorie N <sub>1</sub> : 45 %		X	
		c)	Kategorien N <sub>2</sub> und N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup>		X	
		d)	Kategorien O <sub>3</sub> und O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup>		X	
		e)	Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht			X
1.3.						
Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)						
1.3.1.	Wirkung (PG)	a)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden 2.1.		X	
		b)	Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern			X
		c)	Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern			
		b)	Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
		d)	Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.			X
		e)	Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
1.3.2.	Wirksamkeit (PG)	a)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2		X	
			Wirksamkeit von weniger als 50 % <sup>(6)</sup> der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß			

	beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse			X
		b) Weniger als 50 % der oben genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			
1.4.					
Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit					
1.4.1. Wirkung (PG)	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	a) Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
		b) Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X
1.4.2. Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand. Prüfung auf einem Bremsprüfstand; andernfalls Prüfung in einer Straßenprüfung mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät	a) Abbremswirkung bei allen Fahrzeugen beträgt nicht mindestens 16 % im Verhältnis zur zulässigen Gesamtmasse oder bei Kraftfahrzeugen nicht mindestens 12 % im Verhältnis zur zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination (es gilt der höhere Wert)		X	
		b) Weniger als 50 % der obigen Bremswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X
1.5. Dauerbremsssystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion	a) Bremswirkung nicht abstufbar (nicht anwendbar bei Motorbremsssystemen)		X	
		b) System funktioniert nicht		X	
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt		X	
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an		X	
		c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt		X	

		d) Kabel beschädigt		X	
		e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt		X	
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt		X	
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an		X	
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
		d) Anschluss zwischen Zugfahrzeug und Anhänger ist nicht kompatibel oder fehlt			X
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	a) Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf.		X	
		b) Unmittelbare Ausfallgefahr			X
2.					
LENKUNG					
2.1.					
Mechanischer Zustand					
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes bei Drehen des Lenkrads	a) Gelenkwelle verzogen oder Schiebekeile abgenutzt		X	
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		
		b) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt		X	
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		
		c) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf		X	
			Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		
		d) Leckage		X	
			Tropfenbildung		
2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell bei Drehen des Lenkrads	a) Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt		X	
		b) Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar			

		im und gegen den Uhrzeigersinn	c) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet		X	
			d) Befestigungen stark beeinträchtigt			X
			e) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen		X	
			f) Befestigungen stark beeinträchtigt			X
			g) Lenkgetriebe gebrochen		X	
			h) Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt			X
2.1.3. Zustand Lenkgestänges	des	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten		X	
			b) Übermäßiges Spiel oder Gefahr des LöSENS der Verbindungen			X
			c) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen		X	
			d) Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen			X
			e) Ein Bauteil gebrochen oder verformt		X	
			f) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
			g) Sicherungseinrichtungen fehlen		X	
			h) Einstellung der Bauteile (z. B. der Spurstange oder Lenkzwischenstange) fehlerhaft		X	
			i) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
			j) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
			k) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf	X		
			l) Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt.		X	
2.1.4. Funktion Lenkgestänges	des	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen	a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigten Teil des Fahrgestells		X	
			b) Lenkanschläge funktionieren nicht oder fehlen		X	

	und der Motor läuft (Servolenkung)					
2.1.5. Servolenkung	Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füllstands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar). Prüfung der Funktion des Servolenkungssystems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft	a)	Flüssigkeitsleck		X	
		b)	Bremsflüssigkeit unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige		X	
		c)	Flüssigkeitsvorrat unzureichend			X
		d)	Mechanismus funktioniert nicht		X	
		e)	Lenkung beeinträchtigt			X
		f)	Mechanismus gebrochen oder unsicher		X	
		g)	Lenkung beeinträchtigt			X
		h)	Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander		X	
		i)	Lenkung beeinträchtigt			X
		j)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
		k)	Lenkung beeinträchtigt			X
		l)	Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert		X	
		m)	Lenkung beeinträchtigt			X
2.2.						
Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange						
2.2.1. Zustand des Lenkrads	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a)	Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung		X	
		b)	Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen			X
		c)	Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt		X	
		d)	Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen			X
		e)	Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker		X	
		f)	Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen			X
		g)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
2.2.2. Lenksäule und Lenkungsdämpfer	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in	a)	Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg des Lenkradzentrum		X	
		b)	Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule		X	



	verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	c) Flexible Kupplung beschädigt		X	
		d) Befestigung schadhaf		X	
		e) Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen			X
		f) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>			X
2.3. Lenkungsspiel	Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der geradeaus gerichteten Räder zu verursachen (bei laufendem Motor im Fall einer Servolenkung) Sichtprüfung der Freigängigkeit	a) Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung (z. B. Bewegung eines Punktes auf dem Lenkradkranz beträgt mehr als ein Fünftel des Lenkraddurchmessers) oder Spiel nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Sichere Lenkung beeinträchtigt			X
2.4. Spureinstellung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Offensichtlich fehlerhafte Einstellung	X		
		b) Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors	a) Bauteil leicht beschädigt		X	
		b) Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen			X
		c) Übermäßiges Spiel		X	
		d) Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X
		e) Befestigung schadhaf		X	
		f) Befestigungen stark beeinträchtigt			X
2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)	Sichtprüfung und Prüfung der Übereinstimmung zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder beim Ein-/Ausschalten des Motors und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) EPS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		b) Lenkhilfe funktioniert nicht		X	
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
3.					

SICHT					
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	a) Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		b) Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
3.2. Scheiben	Sichtprüfung	a) Glas- oder (falls zugelassen) Kunststoff-Scheiben gesprungen oder verfärbt (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		b) Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		c) Glas- oder Kunststoff-Scheiben (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		d) Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		e) Glas- oder Kunststoff-Scheiben in unzulässigem Zustand		X	
		Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt			X
3.3. Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung	Sichtprüfung	a) Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (mindestens zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden)	X		
		b) Weniger als zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden		X	

		c) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung leicht beschädigt oder locker	X		
		d) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher		X	
		e) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst		X	
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheibenwischer funktionieren nicht oder fehlen		X	
		b) Wischblätter defekt	X		
		c) Wischblatt fehlt oder offensichtlich schadhaf		X	
3.5. Scheibenwaschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	a) Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß (Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet).	X		
		b) Waschanlage funktioniert nicht.		X	
3.6. Antibeschlagsystem (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt.	X		
4.					
LEUCHTEN, REFLEKTIERENDE EINRICHTUNGEN UND ELEKTRISCHE ANLAGE					
4.1.					
Frontscheinwerfer					
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer/Lichtquelle defekt oder fehlt (Mehrfach-Licht/mehrere Lichtquellen; bei LED bis 1/3 funktionsuntüchtig)	X		
		b) Einzel-Scheinwerfer/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt		X	
		c) Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw., Streu-/Abschlusscheibe) leicht defekt	X		
		d) Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) schwer beschädigt oder nicht vorhanden		X	
		e) Leuchte nicht sicher befestigt		X	

4.1.2. Ausrichtung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Frontscheinwerfer: erhebliche Fehleinstellung		X	
		b)	Lichtquelle nicht ordnungsgemäß montiert		X	
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)	X		
		b)	Höchstzulässige Lichtstärke nach vorn überschritten		X	
		c)	Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b)	Gegenstände auf den Linsen oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern		X	
		c)	Lichtquelle und Scheinwerfer nicht kompatibel		X	
4.1. Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	a)	Keine Funktion		X	
		b)	Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden		X	
4.1.6. Scheinwerferwaschanlage (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	a)	Keine Funktion	X		
		b)	Bei Gasentladungsleuchten		X	
4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten						
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Lichtquelle defekt		X	
		b)	Streu-/Abschlusscheibe schadhaft		X	
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X		
		d)	Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b)	Schlussleuchten und Seitenmarkierungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind.		X	
		c)	Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	

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

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

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

		d) Leuchte nicht sicher befestigt	X		
		e) Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.8.					
Rückstrahler, auffällige (retroreflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln					
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt	X		
		b) Rückstrahlung beeinträchtigt		X	
		c) Rückstrahler nicht sicher befestigt	X		
		d) Gefahr des Herabfallens		X	
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung	a) Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück			X
4.9.					
Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem					
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Keine Funktion	X		
		b) Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte		X	
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung, falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt	X		
		b) Stecker locker		X	
		c) Isolierung beschädigt oder schadhaft	X		
		d) Gefahr eines Kurzschlusses		X	
		e) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei		X	
		f) Bremsleuchten des Anhängers funktionieren nicht.			X
4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, einschließlich des Motorraums (soweit einschlägig)	a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert	X		
		b) Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen		X	



		c) Leitungen könnten heiße Teile, rotierende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsen und Lenkung wichtige Teile).			X
		d) Leitungen leicht schadhaft	X		
		e) Leitungen sehr schadhaft		X	
		f) Leitungen äußerst schadhaft (für Bremsen und Lenkung wichtige Teile)			X
		g) Isolierung beschädigt oder schadhaft	X		
		h) Gefahr eines Kurzschlusses		X	
		i) Unmittelbar bevorstehende Brandgefahr, Funkenbildung			X
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer und Rückstrahler (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
		b) Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert		X	
		c) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
		d) Aufgrund der Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt		X	
		e) Leuchte / Rückstrahler nicht sicher befestigt	X		
		f) Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	a) Befestigung schadhaft	X		
		b) Unsachgemäß befestigt Kann Kurzschluss verursachen.		X	
		c) Leckage	X		
		d) Austritt gefährlicher Stoffe		X	
		e) Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		f) Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		g) Belüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend		X	
5.					
ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG					
5.1.					

Achsen					
5.1.1. Achsen (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Achse gebrochen oder verbogen			X
		b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug		X	
		Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit			X
		c) beeinträchtigt: übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten			
		d) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
	Stabilität und Funktionsfähigkeit			X	
	e) beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend				
5.1.2. Achsschenkelbolzen (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Achsschenkel gebrochen			X
		b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt		X	
		Können sich lockern;			X
		c) Richtungsstabilität beeinträchtigt			
		d) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger		X	
		Können sich lockern;			X
		e) Richtungsstabilität beeinträchtigt			
f) Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker		X			
	Können sich lockern;			X	
	g) Richtungsstabilität beeinträchtigt				
5.1.3. Radlager (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden Ruckartiges Bewegen des Rades oder Aufbringen einer lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten der Kippbewegung des Rades im Verhältnis zum Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager		X	
		Richtungsstabilität			X
		b) beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung			
		c) Radlager schwergängig oder klemmt		X	
	d) Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung			X	
5.2.					
Räder und Reifen					
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker		X	

		b) Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit in hohem Maße beeinträchtigt ist.			X
		c) Nabe abgenutzt oder beschädigt		X	
		d) Nabe abgenutzt oder beschädigt, sodass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist			X
5.2.2.	Räder	a) Bruch oder defekte Schweißung			X
		b) Felgenringe unsachgemäß montiert		X	
		c) Könnten sich lösen			X
		d) Rad stark verbogen oder abgenutzt		X	
		e) Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt			X
		f) Größe, technische Ausführung, Kompatibilität oder Typ des Rades nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		X	
5.2.3.	Reifen	a) a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , sodass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		X	
		b) Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist			X
		c) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingrädern		X	
		d) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse		X	
		e) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten		X	
		f) Cord sichtbar oder beschädigt			X

		g) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar		X	
		h) Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X
		i) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)	X		
		j) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (sicheres Fahren nicht beeinträchtigt)		X	
		k) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		l) Cord-Schutzschicht beeinträchtigt			X
5.3.					
Aufhängung					
5.3.1. Federn Stabilisatoren (+PG)	und Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt		X	
		b) Relativbewegung sichtbar, Befestigungen extrem locker			X
		c) Federbauteil beschädigt oder gebrochen		X	
		d) Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter in hohem Maße beeinträchtigt			X
		e) Feder fehlt		X	
		f) Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter in hohem Maße beeinträchtigt			X
		g) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
		h) Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem funktioniert nicht			X
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung	a) Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt	X		
		b) Schwingungsdämpfer locker		X	
		c) Schwingungsdämpfer beschädigt und erhebliche Leckage oder Funktionsstörung		X	
		d) Schwingungsdämpfer fehlt		X	
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker,	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines	a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt		X	

Dreiecklenker Aufhängungsarme (+PG)	und Radspieldetektors, falls vorhanden	b)	Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X
		c)	Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert		X	
		d)	Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen			X
		e)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
		f)	Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System funktioniert nicht			X
5.3.4. Aufhängungsgelenke (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a)	Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt		X	
		b)	Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X
		c)	Staubabdichtung stark verschlissen	X		
		d)	Staubabdichtung fehlt oder gerissen		X	
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	a)	System funktioniert nicht			X
		b)	Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaft, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde		X	
		c)	Funktionsfähigkeit des Systems stark beeinträchtigt			X
		d)	Hörbare Systemleckage		X	
		e)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
6.						
FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE						
6.1.						
Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile						
6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung	a)	Längs- oder Querträger des Rahmens leicht angebrochen oder verformt		X	
		b)	Längs- oder Querträger des Rahmens stark rissig oder verformt			X
		c)	Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher		X	

		d) Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend			X
		e) Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird		X	
		f) Festigkeit der Teile unzureichend			X
6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	Sichtprüfung	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht		X	
		b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein		X	
		c) Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizkraftstofftank und Leitungen)	Sichtprüfung und Prüfung mittels Leckagedetektor im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen	a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr			X
		b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel		X	
		c) Brandgefahr; übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe			X
		d) Leitungen angescheuert	X		
		e) Leitungen beschädigt		X	
		f) Kraftstoffabsperrventil (falls vorgeschrieben) funktioniert nicht einwandfrei		X	
		g) Brandgefahr aufgrund — Kraftstoffaustritts — eines mangelhaft abgeschirmten Kraftstofftanks oder Auspuffs — des Zustands des Motorraums			X
		h) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt <sup>1</sup>			X
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a) Locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt		X	
		b) Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt			X
		c) Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
6.1.5. Reserveradhalter (falls montiert)	Sichtprüfung	a) Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand	X		

		b)	Reserveradhalter gebrochen oder unsicher		X	
		c)	Reserverad unsicher am Halter befestigt		X	
		d)	Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt			X
6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschleppvorrichtungen (+PG)	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf angebrachte Sicherungsvorrichtung, und/oder Verwenden einer Prüfleere	a)	Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb)		X	
		b)	Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)			X
		c)	Bauteil übermäßig abgenutzt		X	
		d)	Unterhalb des Verschleißmaßes			X
		e)	Befestigung schadhaft		X	
		f)	Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Abfallens			X
		g)	Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		h)	Anhänge-Anzeige funktioniert nicht		X	
		i)	Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung)	X		
		j)	Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Verwendung)		X	
		k)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (sekundäre Teile)		X	
		l)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (primäre Teile)			X
		m)	Verbindungseinrichtung zu schwach, nicht kompatibel oder Anhängervorrichtung nicht vorschriftsgemäß			X
		6.1.7. Kraftübertragung	Sichtprüfung	a)	Sicherungsbolzen locker oder fehlen	
b)	Sicherungsbolzen locker oder nicht vorhanden mit ernsthafter Gefährdung der Verkehrssicherheit					X
c)	Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt				X	
d)	Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens					X

		e) Antriebswellengelenke oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt		X	
		f) Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens			X
		g) Flexible Kupplung beschädigt		X	
		h) Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens			X
		i) Welle beschädigt oder verbogen		X	
		j) Lagergehäuse gebrochen oder unsicher		X	
		k) Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens			X
		l) Staubabdichtung stark verschlissen	X		
		m) Staubabdichtung fehlt oder gerissen		X	
		n) Unzulässige Veränderung am Antriebssystem		X	
6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung	a) Befestigungen schadhaft, eindeutig und schwer beschädigt		X	
		b) Befestigungen locker oder gebrochen			X
6.1.9 Motorleistung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Betätigungseinrichtung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens		X	
		b) Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens			X
6.2.					
Führerhaus und Karosserie					
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr		X	
		b) Gefahr des Herabfallens			X
		c) Karosseriesäule unsicher		X	
		d) Stabilität beeinträchtigt			X
		e) Eindringen von Motor- oder Abgasen		X	
		f) Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
		g) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	



		h) Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße			X
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung	a) Karosserie oder Führerhaus unsicher		X	
		b) Stabilität beeinträchtigt			X
		c) Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell		X	
		d) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch		X	
		e) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder nicht vorhanden, sodass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist			X
		f) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert		X	
		g) Stabilität beeinträchtigt			X
6.2.3. Türen und Türansläge	Sichtprüfung	a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei		X	
		b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Schiebetüren)		X	
		c) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Drehtüren).			X
		d) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhaf	X		
		e) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker.		X	
6.2.4. Boden	Sichtprüfung	a) Boden unsicher oder schwer beschädigt		X	
		b) Stabilität unzureichend			X
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	a) Sitzstruktur defekt		X	
		b) Sitz locker			X
		c) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei		X	

		d) Sitz nicht einrastbar/Rückenlehne kann nicht festgestellt werden.			X
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	a) Sitze defekt oder unsicher (sekundäre Teile)	X		
		b) Sitze defekt oder unsicher (primäre Teile)		X	
		c) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
		d) Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß		X	
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei.		X	
		b) Sicherer Betrieb beeinträchtigt			X
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Sprosse unsicher	X		
		b) Stabilität unzureichend		X	
		c) Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungsgefahr für Nutzer		X	
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt		X	
		b) Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
		c) Zubehörteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt		X	
		d) Hydraulische Einrichtung undicht	X		
		e) Übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe		X	
6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert	X		
		b) Können Verletzungen verursachen; können abfallen		X	
		c) Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad (Spritzschutz)	X		
		d) Ungenügender Abstand zum Rad (Radabdeckungen)		X	
		e) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		

		f)	Unzureichende Abdeckung der Reifenlauf­fläche		X	
7.						
SONSTIGE AUSSTATTUNGEN						
7.1.						
Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme						
7.1. Montagesicherheit der 1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a)	Verankerungspunkt schwer beschädigt		X	
		b)	Stabilität beeinträchtigt			X
		c)	Verankerung locker		X	
7.1. Zustand der 2. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert		X	
		b)	Sicherheitsgurt beschädigt	X		
		c)	Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung		X	
		d)	Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		e)	Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		f)	Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Gurtstraffer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b)	Airbag offensichtlich nicht funktionstüchtig		X	
		c)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)	Sichtprüfung der Störungsanzeige (MIL) und/oder	a)	SRS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	

	Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	b)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.2. Feuerlöscher (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a)	Fehlt		X	
		b)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		
		c)	Falls vorgeschrieben (z. B. Taxis, Stadt- und Reisebusse usw.)		X	
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs	X		
		b)	Defekt		X	
		c)	Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt			X
7.4. Warndreieck (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a)	Fehlt oder ist unvollständig	X		
		b)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		
7.5. Verbandskasten (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung		Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
7.6. Unterlegkeil(e) (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung		Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, unzureichende Stabilität oder falsche Abmessungen		X	
7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Funktioniert nicht ordnungsgemäß	X		
		b)	Keine Funktion		X	
		c)	Betätigungseinrichtung unsicher	X		
		d)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		
		e)	Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden.		X	
7.8. Tachometer	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		
		b)	Fehlt (falls vorgeschrieben)		X	
		c)	Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		
		d)	Keine Funktion		X	
		e)	Keine ausreichende Beleuchtung	X		
		f)	Keine Beleuchtung		X	
7.9. Kontrollgerät (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut			X

		b) Keine Funktion			X
		c) Verplombung schadhafte oder fehlt			X
		d) Einbauschild unleserlich, nicht vorschriftsgemäß oder veraltet		X	
		e) Einbauschild fehlt oder ist seit mehr als zwei Wochen veraltet			X
		f) Unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich			X
		g) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern			X
7.10 Geschwindigkeitsbegrenzer (falls eingebaut/vorgeschrieben) (+PG)	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgerät vorhanden)	a) Verplombung schadhafte		X	
		b) Einbauschild fehlt oder ist unleserlich		X	
		c) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X	
7.11. Kilometerzähler (falls vorhanden) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen		X	
		b) Offensichtlich keine Funktion		X	
7.12 Fahrdynamik-regelung (Electronic Stability Control, ESC) (falls eingebaut/vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt		X	
		b) Kabel beschädigt		X	
		c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt		X	
		d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) ESC-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
8.					
UMWELTBELASTUNG					
8.1.					
Rauschen					
8.1. Geräuschdämpfungssystem	Subjektive Bewertung (es sei denn, der Prüfer	a) Geräuschpegel übersteigt den in den Vorschriften <sup>1</sup> erlaubten Wert		X	

<p>(+PG)</p>	<p>befindet, dass der Geräuschpegel im Grenzbereich liegt, dann ist eine Standgeräuschprüfung mit einem Schallpegelmessgerät durchzuführen)</p>	<p>b) Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart geändert, dass der Lärmpegel beeinträchtigt wird.</p>	<p>X</p>		
		<p>c) Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>		<p>X</p>	
<p>8.2. Auspuffabgase 8.2.1 Emissionen von Fremdzündungsmotoren</p>					
<p>8.2.1. Abgasnachbehandlungssystem</p>	<p>Sichtprüfung</p>	<p>a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich defekt</p>	<p>X</p>		
		<p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen</p>	<p>X</p>		
		<p>c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein</p>	<p>X</p>		
<p>8.2.1.2. Gasförmige Emissionen (PG)</p>	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (L): Messung mit Hilfe eines der Vorschriften<sup>1</sup> entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgasprüfung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung und unter Berücksichtigung der einschlägigen Typzulassungsvorschriften die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems</p>	<p>a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe</p>	<p>X</p>		
		<p>b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, die CO-Emissionen i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem — 4,5 %, oder — 3,5 %, je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften<sup>1</sup>; ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem — bei Leerlauf des Motors: 0,5 %, — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % oder</p>	<p>X</p>		

	<p>zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI <sup>(8)</sup>:</p> <p>Messung mit einem den Vorschriften <sup>1</sup> entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen <sup>1</sup></p> <p>Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnissicherung durch Standard-Prüfverfahren.</p>	<p>— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % <sup>(7)</sup>,</p> <p>— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup>;</p>			
		c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben		X	
		d) Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an		X	
		e) Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin		X	
8.2.2.					
Emissionen von Selbstzündungsmotoren					
8.2.2. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder offensichtlich defekt		X	
		b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen		X	
		c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X	
		d) Zu wenig Reagenzmittel (falls anwendbar)		X	
8.2.2.2. Abgastrübung	— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V <sup>(7)</sup> :	Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup> genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden			
Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen					

<p>wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen</p>	<p>Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung nicht betätigt wird, oder Auslesen des OBD. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgasprüfung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems (OBD) zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers<sup>a)</sup> und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI<sup>(?)</sup>:</p> <p>Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet, und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers<sup>a)</sup> und andere Anforderungen</p>	<p>Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p>	<p>X</p>		
---	---	--	----------	--	--



	beachtet werden müssen <sup>1</sup> .				
	<p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1 Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein.</p>	<p>b) Sofern diese Informationen nicht verfügbar sind oder die einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup> die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:</p> <p>— Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— Turbomotoren: 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>bzw. bei in den Vorschriften <sup>1</sup> definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen <sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <a href="#">(10)</a></p> <p>oder</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <a href="#">(11)</a></p>		X	
	<p>2 Anforderungen an die Vorkonditionierung:</p> <p>i Der Motor hat die ) volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch die Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung</p>	<p>c)</p>		X	

	<p>des Motorgebläses, erreicht werden.</p> <p>ii Das Abgassystem ) wird mit mindestens drei lastfreien Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>				
	<p>Prüfverfahren:</p> <p>1 Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des lastfreien Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</p> <p>2 Zur Einleitung des lastfreien Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, damit die Einspritzpumpe die maximale Förderleistung erreicht.</p> <p>3 Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene</p>	<p>d) Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin</p>		<p>X</p>	

	<p>Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Gaspedal lange genug herabgedrückt wird, d. h. bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen.</p> <p>4 Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei lastfreien Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p> <p>5 Damit keine unnötigen Prüfungen</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>durchgeführt werden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnissicherung durch Standard-Prüfverfahren.</p>				
<p>8.4. Andere umweltrelevante Positionen</p>					
<p>8.4.1. Flüssigkeitsverlust</p>		<p>a) Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Anhaltende und eine ein sehr hohes Risiko darstellende Tropfenbildung</p>			<p>X</p>
<p>9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN (ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG) DER KLASSEN M2 UND M3</p>					
<p>9.1. Türen</p>					
		<p>a) Mangelhafte Funktion</p>		<p>X</p>	

9.1.1. Einstiegs- Ausstiegstüren	und Sichtprüfung und Betätigung	b)	Zustand schadhaft	X		
			Verletzungsgefahr		X	
		c)	Notsteuerung defekt		X	
		d)	Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft		X	
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion		X	
		b)	Notausstiegsschilder unleserlich	X		
		c)	Notausstiegsschilder fehlen		X	
		d)	Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt	X		
		e)	Zugang blockiert		X	
9.2. Trocknungs- Entfrostsanlage (X) <sup>2</sup>	und Sichtprüfung und Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion	X		
		b)	Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt		X	
		c)	Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X	
		d)	Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
		e)	Entfrostsungssystem (falls vorgeschrieben) schadhaft		X	
9.3. Lüftung und Heizung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion	X		
		b)	Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	
		c)	Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X	
		d)	Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
9.4. Sitze						
9.4.1. Fahrgastsitze (einschließlich Sitze für Begleitpersonal und, falls vorhanden, Kinderrückhaltesysteme)	Sichtprüfung	a)	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch	X		
		b)	Notausstieg blockiert		X	
9.4.2. Fahrersitz (zusätzliche Anforderungen)	Sichtprüfung	a)	Sonderausstattung, z. B. Blendschutzeinrichtung, schadhaft	X		
		b)	Sichtfeld beeinträchtigt		X	
		c)	Fahrerschutzvorrichtung unsicher	X		
		d)	Verletzungsgefahr		X	
		a)	Einrichtung schadhaft	X		

9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	b) Keine Funktion		X	
9.6. Gänge, Stehplätze	Sichtprüfung	a) Boden unsicher		X	
		b) Stabilität beeinträchtigt			X
		c) Haltestangen oder Festhaltegriffe schadhaft	X		
		d) Unsicher oder unbenutzbar		X	
9.7. Treppen und Stufen	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Zustand schadhaft	X		
		b) In beschädigtem Zustand		X	
		c) Stabilität beeinträchtigt			X
		d) Einziehbare Stufen funktionieren nicht einwandfrei		X	
9.8 Fahrgastkommunikationssystem (X) <sup>2</sup>	Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	a) System defekt	X		
		b) Funktioniert überhaupt nicht		X	
9.9. Hinweiszeichen (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Hinweiszeichen fehlt, ist fehlerhaft oder unleserlich	X		
		b) Falsche Angaben		X	
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Türen	Sichtprüfung	Türenschilder für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt	X		
9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Türen, Rampen und Hebevorrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion	X		
		b) Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X	
		c) Zustand schadhaft	X		
		d) Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr		X	
		e) Steuerung(en) defekt	X		
		f) Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X	
		g) Warnvorrichtung(en) defekt	X		
		h) Keine Funktion		X	
9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion	X		
		b) Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X	
		c) Zustand schadhaft	X		
		d) Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr		X	
		e) Steuerung(en) defekt	X		

		Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X	
9.11.3. Signaleinrichtungen Sonderausstattung	und	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt		X

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ANMERKUNGEN:

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

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

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

PG Zur Prüfung dieser Position ist ein Prüfgerät erforderlich.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Juli 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigelegt zu werden.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,

Ph. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,  
beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE



## Anhang 2 - Liste und Kontrollmethode in Bezug auf die Ladungssicherung

### 1. Klassifizierung der Mängel

Mängel sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

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

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

### 2. Kontrollverfahren

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

### 3. Mängelbewertung

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

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

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

Falls die Beförderung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 95/50/EG des Rates <sup>(1)</sup> fällt, sind möglicherweise spezifischere Vorschriften zu beachten.

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		gering	erheblich	gefährlich
A	Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung	Nach Ermessen des Prüfers		
B	Ein oder mehrere Ladungsteile sind nicht ordnungsgemäß positioniert	Nach Ermessen des Prüfers		
C	Das Fahrzeug ist für die beförderte Ladung nicht	Nach Ermessen des Prüfers		

	geeignet (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)			
D	Offensichtliche Mängel des Fahrzeugaufbaus (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)		Nach Ermessen des Prüfers	
PG	Die Ladefläche des Fahrzeugs ist nicht sauber		Nach Ermessen des Prüfers	
10.	Eignung des Fahrzeugs			
10.1.	Stirnwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.1.1.	a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen		x	
	b) Bauteil gebrochen, gefährdet den intakten Zustand der Ladefläche			x
10.1.2.	a) Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend)		x	
	b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.2.	Seitenwände (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.2.1.	a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen		x	
	b) Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam			x
10.2.2.	a) Festigkeit der Streben unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend)		x	
	b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.2.3.	a) Zustand der Seitenwandplanken ungenügend		x	
	b) Bauteil gebrochen			x
10.3.	Rückwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.3.1.	a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen		x	
	b) Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam			x
10.3.2.	a) Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend)		x	
	b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.4.	Rungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.4.1.	a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen oder ungenügende Befestigung am Fahrzeug		x	
	b) Bauteil gebrochen; unsichere Befestigung am Fahrzeug			x
10.4.2.	a) Festigkeit unzureichend oder Bauart ungeeignet		x	
	b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.5.	Zurpunkte (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.5.1.	a) Zustand ungenügend oder Bauart ungeeignet		x	
	b) Können den erforderlichen Zurrkräften nicht standhalten			x
10.5.2.	a) Unzureichende Anzahl		x	
	b) Anzahl reicht nicht aus, um den erforderlichen Zurrkräften standzuhalten			x
10.6.	Erforderliche Spezialvorrichtungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.6.1.	a) Ungenügender Zustand, beschädigt		x	

	b) Bauteil gebrochen; kann Rückhaltekraften nicht standhalten			x
10.6.2.	a) Nicht für die beförderte Ladung geeignet		x	
	b) Fehlen			x
10.7.	Boden (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.7.1.	a) Ungenügender Zustand, beschädigt		x	
	b) Bauteil gebrochen; Kann Ladung nicht tragen/standhalten			x
10.7.2.	a) Unzureichende Tragfähigkeitsklasse		x	
	b) Kann Ladung nicht tragen/standhalten			x
20.	Sicherungsarten			
20.1.	Verriegeln, Blockieren, Direktzurren			
20.1.1.	Direkte Befestigung der Ladung (Blockieren)			
20.1.1.1.	a) Abstand nach vorn zur Stirnwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß		x	
	b) Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand			x
20.1.1.2.	a) Seitlicher Abstand zur Seitenwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß		x	
	b) Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand			x
20.1.1.3.	a) Abstand nach hinten zur Rückwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß		x	
	b) Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand			x
20.1.2.	Sicherungsvorrichtungen wie Verzurschienen, Blockierbalken, Latten und Keile vorne, auf den Seiten und hinten			
20.1.2.1.	a) Unsachgemäße Befestigung am Fahrzeug	x		
	b) Unzureichende Befestigung		x	
	c) Kann Rückhaltekraften nicht standhalten, locker			x
20.1.2.2.	a) Sicherung unsachgemäß	x		
	b) Sicherung unzureichend		x	
	c) Völlig unwirksam			x
20.1.2.3.	a) Unzureichende Eignung der Sicherungsvorrichtungen		x	
	b) Sicherungsvorrichtungen völlig ungeeignet			x
20.1.2.4.	a) Gewählte Methode zur Sicherung des Ladeguts nicht optimal		x	
	b) Gewählte Methode völlig ungeeignet			x
20.1.3.	Direkte Sicherung mit Netzen und Decken			
20.1.3.1.	a) Zustand der Netze und Abdeckungen (Etikett fehlt/beschädigt aber Gegenstand sonst in gutem Zustand)	x		
	b) Ladungsrückhaltevorrückungen beschädigt		x	
	c) Ladungsrückhaltevorrückungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar			x
20.1.3.2.	a) Unzureichende Stärke der Netze und Abdeckungen		x	
	b) Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekraften standhalten			x
20.1.3.3.	a) Unzureichende Stärke der Netze und Abdeckungen		x	
	b) Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekraften standhalten			x
20.1.3.4.	a) Unzureichende Eignung der Netze und Abdeckungen zur Ladungssicherung		x	

	b) Völlig ungeeignet			x
20.1.4.	Abtrennung und Polsterung der Ladungen oder Leerräume			
20.1.4.1.	a) Fehlende Eignung der Abtren- und Polstervorrichtung		x	
	b) Abtrennung oder Leerräume ergeben zu große Abstände			x
20.1.5.	Direktverzerrung (Horizontal-, Quer-, Diagonalverzerrungen, Umspannungen/Buchtaschings und Springlaschings)			
20.1.5.1.	a) Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht		x	
	b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.2.	Kraftschlüssige Sicherung			
20.2.1.	Einhaltung der erforderlichen Sicherungskräfte			
20.2.1.1.	a) Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht		x	
	b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.3.	Verwendete Ladungsrückhaltevorrichtungen			
20.3.1.	a) Fehlende Eignung der Ladungsrückhaltevorrichtungen		x	
	b) Völlig ungeeignete Vorrichtung			x
20.3.2.	a) Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Vorrichtung noch in gutem Zustand	x		
	b) Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Spuren erheblicher Abnutzung an Vorrichtung erkennbar		x	
20.3.3.	a) Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt		x	
	b) Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar			x
20.3.4.	a) Zurrwinden, falscher Gebrauch		x	
	b) Zurrwinden schadhaf			x
20.3.5.	a) Falsche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtung (z. B. fehlender Kantenschutz)		x	
	b) funktionsuntaugliche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtungen (z. B. Knoten)			x
20.3.6.	a) Ungeeignete Befestigung der Ladungsrückhaltevorrichtungen		x	
	b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.4.	Zusätzliche Ausrüstung (z. B. Anti-Rutschmatten, Kantenschützer, Anschlagkanten)			
20.4.1.	a) Verwendung von ungeeignetem Zubehör	x		
	b) Verwendung falscher oder defekter Zubehörteile		x	
	c) Verwendetes Zubehör völlig ungeeignet			x
20.5.	Transport von Schüttgut, leichtem Material und Lockermaterial			
20.5.1.	a) Nicht abgedecktes Schüttgut		x	
	b) Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.5.2.	a) Schüttgut unzureichend gesichert		x	
	b) Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.5.3.	a) Fehlende Abdeckung für leichte Güter		x	
	b) Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.6.	Rundholztransporte			
20.6.1.	Ladung (Baumstämme) teilweise lose			x
20.6.2.	a) Erforderliche Sicherungskräfte der Ladeinheit werden nicht erreicht		x	

	b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
30.	Ladung völlig ungesichert	-	-	x

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

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Juli 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigelegt zu werden.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,

Ph. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE

Anhang 3 -

BERICHT ÜBER EINE GRÜNDLICHERE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE  
MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE

(Vorderseite)

1. Ort der technischen Unterwegskontrolle .....

2. Datum .....

3. Uhrzeit .....

4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Nutzfahrzeugs .....

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

6. Fahrzeugklassen

a) N <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> (3,5 bis 12 t)	<input type="checkbox"/>
b) N <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (über 12 t)	<input type="checkbox"/>
c) O <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (3,5 bis 10 t)	<input type="checkbox"/>
d) O <sub>4</sub> <sup>(a)</sup> (über 10 t)	<input type="checkbox"/>
e) M <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> [> 9 Sitze <sup>(b)</sup> bis 5 t]	<input type="checkbox"/>
f) M <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> [> 9 Sitze <sup>(b)</sup> über 5 t]	<input type="checkbox"/>
g) T1b	<input type="checkbox"/>
T2b	<input type="checkbox"/>
T3b	<input type="checkbox"/>
T4,1b	<input type="checkbox"/>
T4,2b	<input type="checkbox"/>
T4,3b	<input type="checkbox"/>
h) N1	<input type="checkbox"/>

(bitte angeben)

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

8. Unternehmen, das den Transport durchführt

a) Name und Adresse .....

.....

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

9. Name des Fahrers .....

10. Checkliste

	kontrolliert <sup>(d)</sup>	nicht vorschriftsmäßig <sup>(e)</sup>
0) Identifizierung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Bremsanlage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Lenkanlage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Sichtbarkeit <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Fahrgestell und daran befestigte Teile <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Sonstiges Gerät einschl. Kontrollgerät und Geschwindigkeitsbegrenzer <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8) Umweltbelastung einschl. Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl <sup>(f)</sup>		?		?
9) Zusatzprüfungen für Fahrzeuge der Klassen M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>		?		?
10) Ladungssicherung <sup>(f)</sup>	?		?	
11. Ergebnis der Kontrolle				
Bestanden				?
Nicht vorschriftsmäßig				?
Betriebsverbot oder Nutzungsbeschränkung für das Fahrzeug wegen gefährlicher Mängel				
12. Verschiedenes/Bemerkungen: .....				
13. Behörde/Kontrolleur, die/der die Kontrolle durchgeführt hat				
Unterschrift				
Der Befugte Bedienstete		Fahrer		
.....		.....		

## Anmerkungen:

(a) Fahrzeugklasse gemäß Artikel 3 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

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

(c) Soweit diese Daten vorliegen.

(d) "Kontrolliert" bedeutet, dass mindestens einer der in Anhang 1 oder 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen aufgeführten Positionen dieser Gruppe Gegenstand einer Überprüfung war und keine oder nur geringe Mängel festgestellt wurden.

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

(f) Prüfverfahren und Mängelbewertung gemäß Anhang 1 und 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

## (Rückseite)

**0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS**  
0.1 Kennzeichenschilder  
0.2 Fahrzeug-Identifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer  
**1. BREMSANLAGE**

1.1. Mechanischer Zustand und Funktion  
1.1.1. Bremspedallagerung  
1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung  
1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter

1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer  
1.1.5. Handbremsventil  
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse  
1.1.7. Bremsventile (Fußventile,

Druckregler, Regelventile)  
1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)  
1.1.9. Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter  
1.1.10. Bremskraftverstärker,

Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	1.3.2. Wirksamkeit	3.4. Scheibenwischer	4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten
1.1.11. Starre Bremsleitungen	1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit	3.5. Windschutzscheiben-Waschanlage	4.4.1. Zustand und Funktion
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	1.4.1. Leistung	3.6. Antibeschlagsystem	4.4.2. Schaltung
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	1.4.2. Wirksamkeit	<b>4. LEUCHTEN, REFLEKTIERENDE EINRICHTUNGEN UND ELEKTRISCHE ANLAGE</b>	4.4.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.14. Bremstrommeln, Brems Scheiben	1.5. Wirkung des Dauerbremssystems	4.1. Frontscheinwerfer	4.4.4. Blinkfrequenz
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge	1.6. Antiblockiersystem (ABS)	4.1.1. Zustand und Funktion	4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten
1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	4.1.2. Ausrichtung	4.5.1. Zustand und Funktion
1.1.17. Bremskraftregler	1.8. Bremsflüssigkeit	4.1.3. Schaltung	4.5.2. Ausrichtung
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	<b>2. LENKUNG</b>	4.1.4. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen	4.5.3. Schaltung
1.1.19. Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	2.1. Mechanischer Zustand	4.1.5. Höheneinstellungsvorrichtungen	4.5.4. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	4.1.6. Scheinwerferreinigungsanlage	4.6. Rückfahrcheinwerfer
1.1.21. Vollständiges Bremssystem	2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes	4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten	4.6.1. Zustand und Funktion
1.1.22. Prüfanschlüsse	2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	4.3. Bremsleuchten	4.6.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.23. Auflaufbremse	2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	4.3.1. Zustand und Funktion	4.6.3. Schaltung
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit	2.1.5. Servolenkung	4.3.2. Schaltung	4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung
1.2.1. Leistung	2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange	4.3.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen	4.7.1. Zustand und Funktion
1.2.2. Wirksamkeit	2.2.1. Zustand des Lenkrads		4.7.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.3. Hilfsbremse (Notbremse): Wirkung und Wirksamkeit	2.2.2. Lenksäule/Gabeljoch und Gabel sowie Lenkungsdämpfer		4.8. Rückstrahler, Seitenrückstrahler und hintere Kennzeichnungstafeln
1.3.1. Leistung	2.3. Lenkungsspiel		4.8.1. Zustand
	2.4. Spureinstellung		4.8.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
	2.5. Drehkranz		
	2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)		
	<b>3. SICHT</b>		
	3.1. Sichtfeld		
	3.2. Zustand der Scheiben		
	3.3. Rückspiegel		



4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem

4.9.1. Zustand und Funktion

4.9.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger

4.11. Elektrische Leitungen

4.12. Nicht obligatorische Leuchten

4.13. Batterie

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

5.1. Achsen

5.1.1. Achsen

5.1.2. Achsschenkel

5.1.3. Radlager

5.2. Räder und Reifen

5.2.1. Radnaben

5.2.2. Räder

5.2.3. Reifen

5.3. Aufhängung

5.3.1. Federn und Stabilisatoren

5.3.2. Schwingungsdämpfer

5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme

5.3.4. Aufhängungsgelenke

5.3.5. Luftfederung

**6. FAHRGESTELL UND DARAN**

**BEFESTIGTE TEILE**

6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile

6.1.1. Allgemeiner Zustand

6.1.2. Auspuffrohre und Schalldämpfer

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

6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz

6.1.5. Reserveradhalterung

6.1.6. Mechanische Verbindungs- und Abschleppeinrichtung

6.1.7. Kraftübertragung

6.1.8. Motorbefestigungen

6.1.9. Motorleistung

6.2. Führerhaus und Karosserie

6.2.1. Zustand

6.2.2. Aufbau

6.2.3. Türen und Türansläge

6.2.4. Boden

6.2.5. Fahrersitz

6.2.6. Andere Sitze

6.2.7. Betätigungseinrichtungen

6.2.8. Trittstufen/Einstieg

6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen

6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung

**7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN**

7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme

7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser

7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser

7.1.3. Gurtkraftbegrenzer

7.1.4. Gurtstraffer

7.1.5. Airbag

7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)

7.2. Feuerlöschgerät

7.3. Schlösser/Sperren und Diebstahlsicherungen

7.4. Warndreieck

7.5. Verbandskasten

7.6. Unterlegkeile für Räder

7.7. Akustische Warnvorrichtung

7.8. Geschwindigkeitsmesser

7.9. Fahrtenschreiber

7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer

7.11. Kilometerzähler

7.12. Fahrdynamikregelung

(Electronic Stability Control, ESC)

**8. UMWELTBELASTUNG**

8.1. Geräuschdämpfungssystem

8.2. Auspuffabgase

8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren

8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem

8.2.1.2. Gasförmige Emissionen

8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren

8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem

8.2.2.2. Abgastrübung

8.4. Andere umweltrelevante Positionen

8.4.1. Flüssigkeitsverlust

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

9.1. Türen

9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren

9.1.2. Notausstiege

9.2. Trocknungs- und Entfrostanlage

9.3. Lüftung und Heizung

9.4. Sitze

9.4.1. Fahrgastsitze

9.4.2. Fahrersitz

9.5. Innenbeleuchtung  
und Zielschilder

9.6. Gänge,  
Stehplätze

9.7. Treppen und  
Stufen

9.8  
Fahrgastkommunikati  
onssystem

9.9. Hinweiszeichen

9.10. Vorschriften für  
die Beförderung von  
Kindern

9.10.1. Türen

9.10.2.  
Signaleinrichtungen  
und  
Sonderausstattung

9.11. Vorschriften für  
die Beförderung von  
Personen mit  
eingeschränkter  
Mobilität

9.11.1. Türen,  
Rampen und Hebe-  
vorrichtungen

9.11.2. Rollstuhl-  
Rückhaltesystem

9.11.3.  
Signaleinrichtungen  
und  
Sonderausstattung

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigelegt zu werden.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,

Ph. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,  
beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE.“.

## VERTALING

## WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2023/45923]

**13 APRIL 2023. — Besluit van de Waalse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn - Erratum**

Bovenvermeld erratum, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 20 september 2023, op blz. 78428, wordt nietig verklaard.

De bekendgemaakte tekst dient als volgt te worden gelezen:

**“13 APRIL 2023. — Besluit van de Waalse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn**

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, artikel 1, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 31 juli 2020;

Gelet op het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, inzonderheid op de artikelen 4, 5, 14, 15, 24, 33;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn;

Gelet op het verslag van 20 februari 2023, opgesteld overeenkomstig artikel 3, 2°, van het decreet van 11 april 2014 houdende uitvoering van de resoluties van de Vrouwenconferentie van de Verenigde Naties die in september 1995 in Peking heeft plaatsgehad en tot integratie van de genderdimensie in het geheel van de gewestelijke beleidslijnen;

Gelet op het advies van de Adviescommissie “administratie-industrie” gegeven op 13 december 2021 ;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 28 februari 2023;

Gelet op de instemming van de Minister van Begroting, gegeven op 10 maart 2023;

Gelet op advies van de Raad van State nr. 73.235/4, gegeven op 30 maart 2023, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Verkeersveiligheid;

Na beraadslaging,

Besluit:

**HOOFDSTUK 1. — Inleidende bepalingen en begripsomschrijvingen**

**Artikel 1.** Bij dit besluit wordt Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG omgezet.

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° Minister: de Minister bevoegd voor de verkeersveiligheid of diens afgevaardigde;

2° voertuig: elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;

3° motorvoertuig: een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 3 km/h

4° bedrijfsvoertuig: een motorvoertuig en aanhangwagen of oplegger daarvan die in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, zoals het vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, of andere beroepsmatige doeleinden;

5° aanhangwagen: een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;

6° oplegger: een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;

7° lading: alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen;

8° belader: iedere natuurlijke of rechtspersoon die in de vrachtbrief of het cognossement als zodanig is aangeduid of, bij gebreke van een dergelijke aanduiding, degene die een bergingsmiddel laadt of vult of de lading op een bergingsmiddel voor vervoer plaatst, die een laad- of vullen verricht;

9° verpakker: de persoon die de te vervoeren eenheidslading verpakt;

10° de afzender: de persoon die een lading voorbereidt en aanbiedt voor vervoer;

11° verpakking: de verpakkingslaag die rond om de goederen gewikkeld is, die het mogelijk maakt de verschillende logistieke handelingen aan het product in optimale omstandigheden te verrichten;

12° de laadeenheid: de gepalletiseerde, verpakte, geconditioneerde of voorbereide lading zodat deze overeenkomstig de geldende wetgeving kan worden behandeld, vervoerd en vastgezet;

13° in een lidstaat ingeschreven voertuig: een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen in een lidstaat van de Europese Unie, afgekort EU, of van de Europese Economische Ruimte, afgekort EER;

14° een voertuig geregistreerd in een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer: een voertuig dat is geregistreerd of in het verkeer is gebracht in een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer en de bijlagen daarbij, gedaan te Wenen op 8 november 1968;

15° onderneming: een onderneming in de zin van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad;

16° technische controle: de controle in de zin van artikel 3, 9), van Richtlijn 2014/45/UE/45/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG;

17° technische controle langs de weg: een door de bevoegde overheden of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;

18° technisch certificaat: het keuringsbewijs zoals bepaald in artikel 1, § 2, 20° van het technisch reglement of elk gelijkwaardig document dat is afgegeven door de bevoegde instantie van een lidstaat of van een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer, met de uitslag van de technische controle;

19° bevoegde instantie: een door een lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van dergelijke technische controles;

20° het bevoegde personeelslid: het bevoegde personeelslid bedoeld in artikel 14 van het decreet van 4 april 2019;

21° controleur van de technische controle: iedere persoon bedoeld in artikel 14 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

22° het koninklijk besluit van 23 december 1994: 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;

23° gebreken: de technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;

24° mobiele controle-eenheid: een vervoerbaar systeem van controleapparatuur die nodig is voor het uitvoeren van meer gedetailleerde technische controles langs de wegen die bemand wordt door controleurs die bevoegd zijn om nadere controles langs de weg te verrichten;

25° aangewezen faciliteit voor controles langs de weg : een vast gebied voor het verrichten van initiële of nadere technische controles langs de weg, dat ook uitgerust kan zijn voor blijvend geïnstalleerde controleapparatuur;

26° het decreet van 4 april 2019: het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid;

27° het verdrag inzake het wegverkeer: het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968 en de Europese Overeenkomst en bijlage tot aanvulling van dat Verdrag, gesloten te Genève op 1 mei 1971 ;

28° Richtlijn 2014/47/EU van 3 april 2014: Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG, zoals gewijzigd bij Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1716 van de Commissie van 29 juni 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft wijzigingen van de benamingen van voertuigcategorieën ten gevolge van de gewijzigde typegoedkeuringswetgeving;

29° contactpunt: het contactpunt aangewezen krachtens artikel 17 van Richtlijn 2014/47/EU van 3 april 2014 ;

30° technisch reglement: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ;

31° bevestigingssysteem : het element dat specifiek ontworpen en ontwikkeld is om een lading vast te maken, op zijn plaats te houden of te bevestigen, met inbegrip van de structurele elementen van het bedrijfsvoertuig;

32° geïntegreerd vergrendelingssysteem : systeem dat ontworpen en gebruikt wordt om een lading vast te maken door de punten waar de lading is vastgemaakt te binden aan de ankerpunten van het bedrijfsvoertuig en ze te vergrendelen;

33° ankerpunt: het onderdeel van de structuur, het materieel of het element van een voertuig of van een lading waaraan het bevestigingssysteem is vastgemaakt;

34° ladingszekeringssysteem: uitrusting of combinatie van uitrustingen die gebruikt wordt om een lading vast te maken of te bevestigen, daaronder inbegrepen de ladingsbevestigingssystemen en alle samenstellende onderdelen;

35° de vervoerder: degene die voor eigen rekening of voor rekening van derden het vervoer van goederen verricht.

## HOOFDSTUK 2. — *Toepassingsgebied*

**Art. 3.** De in dit besluit bedoelde technische controles langs de weg hebben betrekking op bedrijfsvoertuigen die aan het verkeer deelnemen onder een Belgische kentekenplaat, een kentekenplaat van een lidstaat of een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer, en die vallen onder de volgende categorieën en daarmee gelijkgestelde categorieën:

1° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt — voertuigcategorieën M2 en M3;

2° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd — voertuigcategorieën N2 en N3;

3° aanhangwagens die voor het vervoer van goederen of personen, en als onderkomen voor personen, zijn ontworpen en zijn gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën O3 en O4;

4° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd — voertuigcategorieën N1;

5° landbouw- en bosbouwtrekkers van categorie Tb en landbouw- of bosbouwaanhangwagens van categorie Rb;

6° landbouw- en bosbouwtrekkers die behoren tot de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3 500 kg met uitzondering van deze die

Voor de voertuigen bedoeld in de punten 1° tot 3°, wordt het totaal aantal technische controles langs de weg vastgesteld in verhouding tot het aantal in het Waalse Gewest ingeschreven voertuigen.

### HOOFDSTUK 3. — *Controle*

#### *Afdeling 1. — Vaardigheden*

**Art. 4.** § 1. De bevoegde personeelsleden zijn belast met de uitvoering, in samenwerking met de inspecteurs van de technische controle, van de technische controles langs de weg.

De in artikel 10 bedoelde nadere technische controle wordt uitgevoerd door een inspecteur van de technische controle.

§ 2. Onverminderd artikel 15 van het decreet van 4 april 2019 kunnen de bevoegde personeelsleden:

1° de bestuurder van het bedrijfsvoertuig vragen om het technisch certificaat of gelijkwaardig document bedoeld in artikel 4, tweede lid, van het decreet van 4 april 2019 voor te leggen;

2° het verkeer van het bedrijfsvoertuig verbieden, wanneer zij vaststellen :

a) dat het vastzetten van de lading van het bedrijfsvoertuig niet voldoet aan de bepalingen van dit besluit of niet aanwezig is, of ;

b) dat het bedrijfsvoertuig wordt bestuurd zonder geldig technisch certificaat of soortgelijk document;

c) dat het voertuig overeenkomstig artikel 11 is ingedeeld in de categorie zware of kritieke gebreken of dat het vastzetten is ingedeeld in de categorie zware of kritieke gebreken;

3° de bestuurder van het voertuig gelasten het bedrijfsvoertuig naar een door hen aangegeven plaats te rijden om gevaar voor de openbare veiligheid te voorkomen.

De maatregelen, bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, blijven van kracht totdat de overtreding ophoudt te bestaan.

#### *Afdeling 2. — Selectie van de voertuigen en uitvoering van de controle*

**Art. 5.** De bevoegde personeelsleden en de inspecteurs van de technische controle selecteren het voertuig en voeren de controle uit onafhankelijk van:

1° de nationaliteit van de bestuurder ;

2° het land waar het voertuig is ingeschreven of in gebruik is genomen.

**Art. 6.** De technische controles langs de weg worden zo uitgevoerd dat de kosten en het oponthoud van de bestuurders en de ondernemingen zo beperkt mogelijk blijven.

**Art. 7.** De tijdens de controle gebruikte apparatuur en controletoeestellen voldoen aan de door de Minister of zijn gedelegeerde vastgestelde constructie-eisen en voorwaarden.

Zij worden ten minste eenmaal per jaar gecontroleerd door een door de Minister of zijn gedelegeerde aangewezen keuringsinstelling.

#### *Afdeling 3 — Initiële en nadere technische controle langs de weg*

**Art. 8.** De geselecteerde voertuigen worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg zoals bedoeld in artikel 9.

Op basis van het resultaat van de initiële controle en de aard van de geconstateerde gebreken besluit het bevoegde personeelslid of het bedrijfsvoertuig of de aanhangwagen daarvan aan een nadere technische controle langs de weg overeenkomstig artikel 10 moet worden onderworpen.

**Art. 9.** § 1. De initiële technische controle heeft betrekking op:

1° de verificatie dat het voertuig gedekt is door een geldig technisch certificaat of gelijkwaardig document en, in voorkomend geval, door een verslag van de technische controle langs de weg, die in het voertuig worden bewaard;

2° een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig.

3° controle of het voertuig is uitgerust met een snelheidsbegrenzer, tenzij het behoort tot een in artikel 3 gedefinieerde voertuigcategorie die geen snelheidsbegrenzer vereist ;

4° een beoordeling van de conformiteit en de doeltreffendheid van de snelheidsbegrenzer, tenzij het voertuig tot een voertuigcategorie behoort die geen snelheidsbegrenzer vereist, of controle of de snelheid van het bedrijfsvoertuig tot de voorgeschreven waarde is beperkt

5° de controle van de conformiteit van de uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur.

Wat 1° betreft, wordt nagegaan of enig gebrek dat in het voorgaande verslag van technische controle langs de weg genoteerd werd, verholpen is.

§ 2. De initiële technische controle langs de weg kan bestaan uit:

1° de controle of de lading van het bedrijfsvoertuig is vastgezet;

2° de visuele controle van de wijze waarop de lading van het bedrijfsvoertuig is vastgezet, overeenkomstig artikel 12;

3° de uitvoering van technische controles met iedere daarvoor geschikt geachte methode.

Betreffende 3° kunnen deze technische controles worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren, of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden hersteld overeenkomstig artikel 20.

**Art. 10.** § 1. Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst van bijlage 1 en, in voorkomend geval, de punten van bijlage 5 bij het Verdrag inzake het wegverkeer die noodzakelijk en relevant worden geacht, waarbij net name rekening wordt gehouden met :

- 1° veiligheid van remmen;
- 2° veiligheid van banden;
- 3° veiligheid van wielen;
- 4° veiligheid van chassis0}
- 5° overlastfactoren zoals bedoeld in bijlage 1, 3, 8.

De in het eerste lid bedoelde controle wordt uitgevoerd volgens de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten die vermeld zijn in bijlage 1.

Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een technische controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage 1 vermelde punten, wordt dit punt niet gecontroleerd, tenzij:

- 1° een kennelijk gebrek wordt vastgesteld;
- 2° de algemene staat van het voertuig laat vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de toepasselijke voorschriften.

§ 2. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht:

- 1° met behulp van een mobiele controle-eenheid;
- 2° in een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg aangewezen door de Minister;
- 3° in een keuringscentrum erkend krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994.

In de gevallen bedoeld in 2° en 3° wordt de nadere technische controle langs de weg zo spoedig mogelijk in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten verricht.

Wanneer de nadere technische controle langs de weg wordt uitgevoerd in het controlestation van een orgaan bedoeld in 3°, is de toepasselijke vergoeding de vergoeding die wordt vastgesteld overeenkomstig het technisch reglement.

In geval van weigering om de vergoeding te betalen, kan het gecontroleerde voertuig worden aangehouden en in beslag genomen tot de betaling ervan overeenkomstig de procedure beschreven in artikel 34, § 3, van het decreet van 4 april 2019.

§ 3. Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg die bedoeld zijn in paragraaf 2, 1° en 2°, omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het bedrijfsvoertuig te beoordelen zoals vereist.

Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een keuringscentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

**Art. 11.** Voor elk te controleren punt biedt bijlage 1 een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

De vastgestelde gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

- 1° kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;
- 2° grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
- 3° 3° gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek.

Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bedoeld bijlage I, punt 1, kan worden ingedeeld in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren.

#### *Onderafdeling 4. — Controle van de wijze waarop lading is vastgezet*

**Art. 12.** § 1. Voor de in artikel 3, 2° tot en met 6°, bedoelde voertuigen voor goederenvervoer worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage 2 en artikel 30 van het Verdrag inzake het wegverkeer.

De bevoegde ambtenaar gaat na of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu.

§ 2. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de bepalingen bedoeld in paragraaf 3 en volgens de regels van de artikelen 14 tot 17.

**Art. 13.** § 1. De bestuurder moet :

- 1° een visuele controle verrichten om zich ervan te vergewissen dat achterste laaddeuren, opbergbare laadklep, deuren, zeilen, reservewiel en andere uitrustingen voor het gebruik van het voertuig vastgemaakt zijn;
- 2° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt om in alle veiligheid het voertuig te besturen;
- 3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt voor zover mogelijk in het middelpunt op het voertuig ligt.
- 4° zijn voertuig niet gebruiken indien het systeem voor het vastzetten van de in of op het voertuig vervoerde lading niet voldoet aan de voorwaarden van artikel 15.

## § 2. De vervoerder:

- 1° zorgt voor een voertuig dat geschikt is voor de hem toevertrouwde lading;
- 2° stelt een schoon voertuig zonder structurele schade ter beschikking op de plaats van lading;
- 3° bevestigt de container op het chassis;
- 4° zet de lading overeenkomstig dit artikel vast.

De vervoerder stelt alle informatie van de belader, bedoeld in § 4, 4°, ter beschikking van de bevoegde personeelsleden en de bevoegde personen in het kader van een controle of een technische controle langs de weg.

## § 3. De verpakker:

- 1° beschrijft de goederen en hun verpakking of laadeenheid ;
- 2° beschrijft, indien het risico bestaat dat de goederen door het vastbinden worden beschadigd, een alternatieve methode om ze vast te zetten;
- 3° verpakt volgens de geldende normen;

Met betrekking tot 2° en indien deze alternatieve methode specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig, worden deze vermeld.

## § 4. De belader:

- 1° verdeelt de lading op de laadvloer ;
- 2° maakt een goede vastzetting mogelijk;
- 3° controleert de conformiteit van de vastzetting voordat het voertuig vertrekt;
- 4° moet vooraf en schriftelijk de vervoerder met wie hij werkt alle informatie mededelen die de vervoerder nodig acht om de handelsgoederen vast te zetten.

De in 4° bedoelde informatie wordt meegedeeld op verzoek van een bevoegd personeelslid bij een technische controle langs de weg en omvat ten minste:

- 1° de aard van de laadeenheid ;
- 2° de massa van de lading, de massa van de containers of wissellaadbakken en de massa van elke laadeenheid;
- 3° de ligging van het zwaartepunt van elke laadeenheid als dit niet in het middelpunt gelegen is;
- 4° de buitenafmetingen van elke laadeenheid ;
- 5° de beperkingen in het opstapelen en de richting die tijdens het vervoer toegepast dienen te worden ;
- 6° de wrijvingscoëfficiënt van de handelsgoederen ten opzichte van het ladingsplan voor zover dit niet gekend is in bijlage B van Europese norm 12195 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;
- 7° elke aanvullende informatie die voor een correcte vastzetting vereist is.

§ 5. De afzender, de opdrachtgever, dat wil zeggen elke natuurlijke of rechtspersoon die opdracht geeft tot het vervoer, voorbereidingen treft en opdracht geeft tot het laden van de goederen aan de vervoerder, de vervoercommissarissen of de expediteur verstrekt alle vereiste documenten, en ten minste :

- 1° een beschrijving van de goederen;
- 2° de massa van de totale lading, de massa van de containers of wissellaadbakken en de massa van elke laadeenheid;
- 3° alle informatie die nodig is voor een goede verpakking;
- 4° de kennisgeving aan de verpakker of de vervoerder van de bijzondere vervoersparameters voor de afzonderlijke verpakkingen.

**Art. 14.** Als de primaire verpakking van een goed niet stevig genoeg is voor een veilig goederenvervoer, moet de verantwoordelijke voor die verpakking en/of de belader dan in een aanvullende omwikkeling voorzien zodat de lading door een verpakking die stevig genoeg is op behoorlijke wijze veilig vervoerd wordt gemaakt.

**Art. 15.** § 1. De vastgezette lading moet volgende krachten weerstaan, voortvloeiend uit het versnellen of het vertragen van het voertuig:

- 1° 1° in de rijrichting, 0,8 maal het gewicht van de lading ;
- 2° in zijdelingse richting, 0,5 maal het gewicht van de lading ;
- 3° tegen de rijrichting in, 0,5 maal het gewicht van de lading ;

Het vastzetten voorkomt dat de lading in beide richtingen beweegt. De ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig verschuiven en de ladingen mogen niet buiten de laadruiimte komen en niet van de laadvloer schuiven.

Zelfs voor ladingen waarbij geen gevaar voor beweging bestaat, moeten maatregelen zoals blokkering of vastzetten worden genomen om aanzienlijke beweging als gevolg van verticale trillingen die de wrijvingskracht tussen de lading en de laadvloer kunnen verminderen, te voorkomen. Een lading die overeenkomstig de door de Minister vastgestelde eisen is omsloten, vastgezet of gestouwd, betekent dat het ladingbeveiligingssysteem voldoet aan de eisen van deze paragraaf.

§ 2. Wanneer een bestanddeel van het ladingszekeringssysteem aan een kracht blootgesteld wordt zoals omschreven in paragraaf 1, mag de drukkracht die dit bestanddeel ondergaat de nominale maximumbelasting ervan niet te boven gaan, namelijk de maximale last die op een element van een ladingszekeringssysteem mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden.

**Art. 16.** § 1. De bestanddelen van het ladingszekeringssysteem :

- 1° functioneren correct;
- 2° moeten aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt, aangepast zijn ;
- 3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte bestanddelen bevatten die hun werking kan aantasten op vlak van ladingsveiligheid;



4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen ;

5° moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen, bedoeld in artikel 17, zijn.

§ 2. Het ladingzekeringsstelsel dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

Het ladingzekeringsstelsel kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringsstelsels.

§ 3. Voor het vastmaken van de lading moet gebruik worden gemaakt van één of meerdere onderstaande zekeringsmethodes:

1° opsluiten ;

2° vergrendelen (plaatselijk, overal) ;

3° direct vastzetten ;

4° neersjorren.

§ 4. Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingsstelsel dat wordt gebruikt om een lading vast te maken moet zelf zodanig beveiligd zijn dat het niet ontgrendeld of losgemaakt kan worden.

Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingsstelsel dat wordt gebruikt om een lading op of in het voertuig vast te maken moet:

1° ontworpen en ontwikkeld zijn voor het doel waarvoor het gebruikt wordt ; en

2° gebruikt en onderhouden worden overeenkomstig de specificaties van de constructeur en de geldende Europese en/of internationale normen.

**Art. 17.** De beveiliging en de beveiligingsnormen stemmen overeen met de meest recente versie van onderstaande normen en dragen hun referentie:

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

In bulk vervoerde goederen worden, afhankelijk van hun aard, afgedekt met een dekzeil of een net, tenzij de lading geen stof of resten op de openbare weg kan veroorzaken.

**Art. 18.** De opvolgingsprocedures bedoeld in artikel 20 worden toegepast bij ernstige of gevaarlijke gebreken bij het vastzetten van de lading.

#### *Afdeling 5. — Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg*

**Art. 19.** § 1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie ingezameld :

1° het land waar het voertuig ingeschreven is ;

2° de categorie waartoe het voertuig behoort ;

3° het resultaat van de technische controle langs de weg.

§ 2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de technisch inspecteur een verslag op overeenkomstig het model bedoeld in bijlage 4.

De bestuurder wordt een afschrift van het controleverslag bezorgd.

De technische inspecteur deelt het bevoegde personeelslid binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. Het bevoegde personeelslid bewaart deze informatie, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming, gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.

§ 3. Het certificaat van de meest recente technische controle en het in § 2 bedoelde verslag van de meest recente technische controle langs de weg worden in het voertuig bewaard.

#### *Afdeling 6. — Maatregelen in geval van grote of gevaarlijke gebreken of bij onmiddellijk en rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid*

**Art. 20.** § 1. Onverminderd artikel 21 krijgt een voertuig met een bij de keuring geconstateerd groot of gevaarlijk gebrek een verbod om de openbare weg te gebruiken totdat het gebrek is verholpen.

§ 2. Wanneer het in § 1 bedoelde voertuig in België ingeschreven is, kan het bevoegde personeelslid beslissen dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle wordt onderworpen.

Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan het bevoegde personeelslid de bevoegde instantie van die lidstaat via de contactpunten, verzoeken passende opvolgingsmaatregelen te treffen zoals het uitvoeren van een nieuwe technische controle van dit voertuig.

Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, stelt de bevoegde controleur, indien mogelijk, de bevoegde autoriteit van dat land daarvan in kennis..

**Art. 21.** § 1. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege onmiddellijk of rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, wordt het gebruik van het voertuig beperkt of door het in bewaring nemen van de boorddocumenten of de contactsleutels of door het plaatsen van wielklemmen of kettingen verboden totdat de gebreken zijn verholpen.

Het gebruik van een dergelijk voertuig kan door het bevoegde personeelslid worden toegestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde herstelwerkplaatsen te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde:

- 1° dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze werkplaats kan worden bereikt;
- 2° dat er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat.

Het bevoegde personeelslid kan beslissen om het voertuig naar de herstelwerkplaats te begeleiden.

§ 2. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, beslist het bevoegde personeelslid over de voorwaarden en een redelijke termijn voor het verhelpen van de gebreken.

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

#### HOOFDSTUK 4. — *Samenwerking tussen de lidstaten en de Europese Commissie*

**Art. 22.** § 1. In het geval waarin grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in België, of gebreken die resulteren in een verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig.

Deze kennisgeving bevat de in bijlage 4 beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg.

§ 2. Wanneer buiten het Koninkrijk ernstige of kritieke gebreken aan een in België ingeschreven voertuig worden geconstateerd en het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd verzoekt om passende opvolgingsmaatregelen te treffen, kan het voertuig aan een technische controle in België onderworpen worden.

Onder voorbehoud van het hierna bepaalde zijn de regels voor de controles bedoeld in artikel 23*sexies*, § 1, van het technisch reglement in het geval bedoeld in het eerste lid van toepassing.

Als het voertuig niet binnen de vastgestelde termijn aangeboden wordt, is het niet meer gedekt door een geldig technisch certificaat.

De bevoegde personeelsleden of de personeelsleden van de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, van de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur onderzoeken elk verzoek dat ze krijgen van een buitenlandse instantie en maken dat verzoek indien nodig over aan een instelling, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Het contactpunt licht het contactpunt van de lidstaat van de Europese Unie die de gebreken heeft vastgesteld, over de getroffen maatregelen in.

Wanneer een verzoek overgemaakt wordt aan een instelling, erkend overeenkomstig voornoemd koninklijk besluit van 23 december 1994, wordt de houder van het voertuig door de in lid 4 bedoelde personeelsleden opgeroepen om het voertuig binnen de vijftien dagen te rekenen van de ontvangst van genoemde zending aan een volledige controle te onderwerpen.

Het resultaat van deze controle wordt door de erkende instelling medegedeeld aan zowel de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur als aan de bevoegde personeelsleden.

**Art. 23.** De bevoegde personeelsleden treffen de nodige maatregelen om in overleg met andere lidstaten minstens één keer per jaar gezamenlijke technische controle-activiteiten te organiseren.

**Art. 24.** Om de twee jaar delen de bevoegde personeelsleden voor 31 maart de ingezamelde gegevens in verband met de voertuigen die in de twee voorafgaande jaren gecontroleerd werden elektronisch mee aan het contactpunt met het oog op overmaking ervan aan de Commissie.

De gegevens bevatten volgende inlichtingen :

- 1° aantal gecontroleerde voertuigen;
- 2° categorie gecontroleerde voertuigen ;
- 3° land van inschrijving van elk gecontroleerd voertuig;
- 4° voor de nadere controles, de gecontroleerde aspecten en de in gebreke zijnde punten, overeenkomstig bijlage 4, punt 10.

#### HOOFDSTUK 5. — *Administratieve geldboetes*

**Art. 25.** De administratieve geldboete bedraagt:

1° 75 euro :

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als klein wordt ingedeeld;

b) wanneer de bestuurder geen geldig technisch certificaat kan voorleggen, maar het bestaan ervan onmiddellijk is bewezen;

c) wanneer het technisch certificaat nog geen vijftien dagen geldig is;

2° 350 euro :

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als groot wordt ingedeeld;

b) onverminderd 1°, c, wanneer het technisch certificaat nog geen twee maanden geldig is;

3° 1.000 euro :

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als belangrijk wordt ingedeeld;

- b) wanneer het technisch certificaat niet meer dan twee maanden geldig is;
- c) wanneer het bestaande systeem voor het vastzetten van de lading duidelijk niet voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 15;
- 4° 3000 euro wanneer het vastzetsysteem niet bestaat;
- 5° 5.000 euro :
- a) wanneer het technisch certificaat vals is, vervalst of vernietigd is of wanneer de erop vermelde gegevens vervalst of vernietigd zijn;
- b) als het voertuig, ingeschreven of in het verkeer gesteld, niet uitgerust is met een snelheidsbegrenzer terwijl het er niet van is vrijgesteld, duidelijk niet functioneert, niet conform de vereisten is of als de snelheid van het voertuig niet beperkt is tot de opgelegde waarde;
- c) wanneer de uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur, is geknoeid;
- 6° 6500 euro wanneer de bestuurder de controle van het voertuig weigert.

**Art. 26.** Overtredingen van de vastzettingsregels worden de belanghebbenden aangerekend in verband met hun verplichtingen krachtens de artikelen 12 tot en met 17.

**Art. 27.** De artikelen 3 tot 8, § 1, 9 tot 13, 16 tot 17, 17 tot 29 van het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2022 houdende uitvoering van het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, met uitzondering van het administratief en geldelijk statuut van de ambtenaren, zijn van toepassing op dit besluit.

#### HOOFDSTUK 6. — *Opheffings- en slotbepalingen*

**Art. 28.** Het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen wordt opgeheven.

**Art. 29.** Het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn wordt opgeheven.

**Art. 30.** In artikel 30 van het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2022 houdende uitvoering van het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, met uitzondering van het administratief en geldelijk statuut van de ambtenaren wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid treedt in werking op 30 april 2023 met uitzondering van de artikelen 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1, lid 1, 1° tot 8°, 10° tot 14° en 16°, en 52 die op 1 maart 2024 in werking treden”.

**Art. 31.** Dit besluit treedt in werking op 30 april 2023.

**Art. 32.** De Minister tot wiens bevoegdheden de verkeersveiligheid behoort, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 13 april 2023.

Voor de Regering:

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Vice-Minister-President en Minister van Klimaat, Energie, Infrastructuren en Mobiliteit,

P. HENRY

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,  
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

---

Bijlage 1. Lijst en methode voor de controle over de technische controle langs de weg

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

### **1. CONTROLEGEBIEDEN**

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

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

### **2. CONTROLEVEREISTEN**

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

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

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

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

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

Als de controlemethodes in deze bijlage vanwege het ontwerp van het bedrijfsvoertuig niet kunnen worden toegepast, gebeurt de controle overeenkomstig de door de bevoegde personeelsleden aanbevolen en aanvaarde alternatieve controlemethodes.

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

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

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

Voor elk voertuigstelsel en -onderdeel dat aan een technische controle wordt onderworpen worden de gebreken beoordeeld volgens de criteria in de tabel, per geval. Het bevoegde personeelslid kan echter tijdens de controle, op grond van de bijzondere omstandigheden van het geval, het gebrek indelen in de direct daaronder liggende categorie.

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

Rubriek	Methode	Redenen van het gebrek	Beoordeling van de gebreken			
			Klein	Groot	Gevaarlijk	
0.						
IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG						
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven <sup>1</sup> )	Visuele controle	a)	Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b)	Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c)	Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.		X	
Voertuigidentificatie-0.2./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		
1.						
REMUITRUSTING						
1.1.						
Mechanische toestand en werking						
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.  Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet	a)	Draaipunt zit te strak.		X	
		b)	Vertoont te veel slijtage/speling.		X	
	Visuele controle van de	a)	De vrije slag is te groot of te klein.		X	

1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal / de handrem	<p>onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.</p> <p>Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet</p>	b)	Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd			X
		c)	Het rempedaal of de handrem komt niet goed vrij.	X		
		d)	Functioneert niet goed.		X	
		e)	Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
1.1.3. Vacuümpomp of compressor reservoirs	<p>Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukkelep.</p>	a)	Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X	
		b)	Ten minste tweemaal gebruik nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).			X
		c)	Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten. <sup>1</sup>		X	
		d)	De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukkelep functioneert niet.		X	
		e)	Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage.		X	
		f)	Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie		X	

			negatief kan beïnvloeden.			
		g)	Onvoldoende prestaties van de hulprem.			X
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle.	a)	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.	X		
		b)	Lage druk kan niet worden vastgesteld.		X	
1.1.5. Handbediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b)	De bediening is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		c)	De koppelingen zitten los of het systeem lekt.		X	
		d)	Functioneert niet behoorlijk.		X	
1.1.6. Parkeerremregelaar, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b)	Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage.	X		
		c)	Buitensporige slijtage.		X	
		d)	c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling		X	
		e)	Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		f)	Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage.		X	
			Functioneert niet goed.			X
		b)	Het olievlies uit de compressor is te groot.	X		

		c)	Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
		d)	Verlies van hydraulische vloeistof.		X	
			Functioneert niet goed.			X
1.1.8. Koppelingskoppelen voor aanhangwagenremssystemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppelen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	a)	Kraan of zelfsluitende klep defect.	X		
			Functioneert niet goed.		X	
		b)	Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd.	X		
			Functioneert niet goed.		X	
		c)	Ernstige lekkage.		X	
			Functioneert niet goed.			X
		d)	Functioneert niet correct.		X	
			Werking van de rem aangetast.			X
1.1.9. Energie-drukreservoir	en Visuele controle.	a)	Reservoir is licht beschadigd of enigszins verroest.	X		
			Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.		X	
		b)	Geen werking onwateringsventiel.		X	
		c)	Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.		X	
			Inrichting werkt niet.			
		b)	De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder is defect of lekt.			
		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		
		f)	Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g)	Het waarschuwingssignaal met betrekking tot het remvloeistofniveau werkt slecht.	X		
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b)	Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).		X	
			Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).			X
		c)	Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.		X	
			Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.			X
		d)	Leidingen zijn verkeerd gemonteerd.	X		
Risico van schade.			X			
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b)	De slangen zijn beschadigd,	X		

	wordt bediend, indien mogelijk.		gescheurd, gedraaid of te kort.			
			Slangen zijn beschadigd of gescheurd.		X	
		c)	Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).		X	
			Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).			X
		d)	Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.		X	
			Koord beschadigd.			X
	e)	Slangen zijn poreus.		X		
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle.	a)	Remvoering of - blok vertoont te veel slijtage (het minimumteken is bereikt).		X	
			Remvoering of - blok vertoont te veel slijtage (het minimumteken is niet zichtbaar).			X
		b)	Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.).		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Remvoering of - blok is niet aanwezig of verkeer gemonteerd.			X
1.1.14. Remtrommels en schijven	Visuele controle.	a)	Trommel of schijf versleten.		X	
			Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken.			X
		b)	Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.).		X	
			Remvermogen ernstig aangetast.			X
		c)	Trommel of schijf ontbreekt.			X

		d)	Ankerplaat zit los..		X	
1.1.15. Remkabels, stangen, hefbomen, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Kabel is beschadigd of geknikt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Kabel, stang of verbinding onveilig.		X	
		d)	Kabelgeleiding is defect.		X	
		e)	Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
f)	Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X			
1.1.16. 1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische cilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Cilinder gescheurd of beschadigd.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Cilinder lekt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		e)	Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		g)	Cilinder vertoont te veel corrosie.		X	
			Kans op scheuren.			X
		i)	De slag van de zuiger of van het diafragma mechanisme is te klein of te groot.		X	
			Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).			X
		k)	Stofkap beschadigd.	X		

		l)	Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.		X	
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Overbrenging is defect.		X	
		b)	Overbrenging is niet juist afgesteld.		X	
		c)	Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS).		X	
			Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.			X
		d)	Remkrachtregelaar ontbreekt (indien vereist)			X
		e)	Identificatieplaat ontbreekt.	X		
		f)	Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	a)	Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b)	Remhefboom is defect.		X	
		c)	Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1.19. Continuereinstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a)	Onveilige koppelingen of bevestigingen.	X		
		b)	Functioneert niet goed.		X	
		c)	Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen.	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.				X
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a)	Andere apparatuur (zoals de antivriespomp en de luchtdroger) vertonen uitwendige beschadiging of te			

		veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt.
		b) Remvermogen aangetast.
		c) Luchtlekkage of antivrieslekkage.
		d) Systeemfunctionaliteit aangetast.
		e) Onderdelen zitten los of slecht gemonteerd.
		f) Onveilige wijziging van een onderdeel <sup>3</sup> .
		g) Remvermogen aangetast.
1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	Ontbreekt.
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.
1.2.		
Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem		
1.2.1. Remkracht (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.
		b) Geen remkracht op een of meer wielen.
		c) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.
		d) De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.
		e) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)
		f) Abnormale hoge reactietijd van een wiel.
		g) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.
1.2.2. Efficiëntie (E)	Test met een remtestmachine op het aangegeven gewicht of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter <sup>(1)</sup>	Levert niet minstens de volgende waarden op(2):
		a) categorieën M1, M2 et M3: 50 % <sup>(3)</sup>
		b) categorie N <sub>1</sub> : 45 %
		c) categorieën N <sub>2</sub> en N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup>
		d) Categorieën O <sub>3</sub> en O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup>
		e) Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.
1.3.		
Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)		
1.3.1. Remkracht		a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.

(E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	b)	Geen remkracht op een of meer wielen.
		c)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.
		d)	De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.
		e)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)
1.3.2. Efficiëntie (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	a)	Remkracht minder dan 50 % (6) van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa.
		b)	Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem			
1.4.1. Remkracht (E)	Trek de rem aan op een remtestmachine.	a)	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.
		b)	Minder dan 50 % van de in 1.4.2. bepaalde efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.
1.4.2. Efficiëntie (E)	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragsmeter die slechts aanduidt of ook registreert.	a)	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.
		b)	Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.
1.5. Duurzaamheid remkracht van de reminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a)	Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen)
		b)	Installatie werkt niet.
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met	a)	Waarschuwingssignaal is defect.
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.

	gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.
		d) Bedrading is beschadigd.
		e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.
		d) Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen past niet of ontbreekt
1.8. Remvloeistof	Visuele controle.	a) Remvloeistof vervuild of bezonken.
		b) Dreigend gevaar op falen.
2.		
STUURINRICHTING		
2.1.		
Mechanische toestand		
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Visuele controle van de werking van de stuurinrichting terwijl het stuurwiel wordt gedraaid.	a) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage. Functioneert niet goed.
		b) Stuuras vertoont te veel slijtage. Functioneert niet goed.
		c) Stuuras vertoont te veel speling. Functioneert niet goed.
		d) Lekt. Vorming van druppels.
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid	a) Stuurhuis niet correct bevestigd.
		b) Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.
		c) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen.
		d) Bevestigingen ernstig aangetast.
		e) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.
		f) Bevestigingen ernstig aangetast.
		g) Stuurhuis is gebroken.
		h) Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage,	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.

	breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	b)	Buitensporige beweging of grote kans op losraken.
		c)	Verbindingen vertonen te veel slijtage.
		d)	Groot gevaar op losraken.
		e)	Onderdelen zijn gebroken of vervormd.
		f)	Negatieve gevolgen voor de werking.
		G.	Borgmiddelen niet aanwezig.
		h)	Foutieve uitlijning van de onderdelen (b.v. trekstang of stuurstang)
		i)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
		j)	Negatieve gevolgen voor de werking.
		k)	Stofkap beschadigd of versleten.
		l)	Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbekrachtiging)	a)	De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.
		b)	Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.
2.1.5. Stuurbekrachtiging	Controleer of er lekken zijn in de stuurinrichting en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Plaats de wielen op de grond, zet de motor aan en controleer of de stuurbekrachtiging werkt.	a)	Er lekt vloeistof.
		b)	Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-tekens.
		c)	Ontoereikend reservoir.
		d)	Mechanisme werkt niet.
		e)	Besturing aangetast.
		f)	Mechanisme is gebroken of zit los.
		G.	Besturing aangetast.
		h)	Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.
		i)	Besturing aangetast.
		j)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
		k)	Besturing aangetast.
		l)	Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie.
		m)	Besturing aangetast.
2.2.			
Stuur, stuurkolom			
2.2.1. Toestand van het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan.	a)	Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken.
		b)	Groot gevaar op losraken.
		c)	Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt.



	Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	d) Groot gevaar op losraken.
		e) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los.
		f) Groot gevaar op losraken.
		G. Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppeling en en vorken en stuurdempers	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.
		b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolom.
		c) Flexibele koppeling is stuk.
		d) Bevestiging is defect.
		e) Groot gevaar op losraken.
		f) Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
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.	a) Te veel speling bij het sturen, bv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .
		b) Besturing aangetast
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a) Duidelijk foutieve uitlijning.
		b) Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een wiel spelingsdetector.	a) Onderdeel enigszins beschadigd.
		b) Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.
		c) Te veel speling.
		d) Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.
		e) Bevestiging is defect.
		f) Bevestigingen ernstig aangetast.
2.6. Elektronische stuurbevestiging (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	a) Het waarschuwingslampje van de EPS-stuurbevestiging wijst op een defect in de installatie.
		b) Bekrachtiging werkt niet.
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.

3.

## ZICHT

Visuele controle vanop de bestuurderszitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk	a) Obstruction dans le champ de vision du conducteur balayage des essuie-glaces du pare-brise).
		b) Gêné dans la zone de balayage des essuie-glaces du

	belemmert (buiten het gebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.	
Visuele controle.	a) b) c) d) e)	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou déco brise). b) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare- c) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléch zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). d) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare- e) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-gl
Visuele controle.	a) b) c) d) e)	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non cor rétroviseurs disponibles). b) Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles. c) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. d) Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, n e) Champ de vision nécessaire non couvert.
Visuele controle en controle door bediening.	a) b) c)	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. b) Balai d'essuie-glace défectueux. c) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation défectu
Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld). Sproeiers werken niet.	a) Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de l alignés). b) Lave-glace inopérant.
Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	Système inopérant ou manifestation défectueux.

4.

## LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

4.1.

## Koplampen

4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerde dan 1/3 niet). Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig af Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens). Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of on Lamp is niet stevig bevestigd De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd De lichtbron is niet correct geplaatst. Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereis
----------------------------	--	---

		<p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering</p> <p>Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden</p> <hr/> <p>Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerder dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig afwijking</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbrekend</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>b) De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p> <p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p> <p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering</p> <p>Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden</p> <hr/> <p>c) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerder dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig afwijking</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbrekend</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p> <p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p> <p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering</p> <p>Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden</p> <hr/> <p>d) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerder dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig afwijking</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbrekend</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p> <p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p>
--	--	---

		<p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereis</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderhe</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markerin</p> <p>Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duic</p>
<p>4.1.2. Afstelling</p>	<p>Visuele controle en controle door a) bediening.</p>	<p>e) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerde dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig a</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of or</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p> <p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p> <p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereis</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderhe</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markerin</p> <p>Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duic</p> <p>b) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerde dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig a</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of or</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p>

		<p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p> <p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten.</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid.</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markeringsproducten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden.</p>
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door de bediening.	<p>a) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meer dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig afwijking.</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbrekend.</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p> <p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p> <p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten.</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid.</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markeringsproducten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden.</p> <p>b) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meer dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig afwijking.</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbrekend.</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p> <p>De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd</p> <p>De lichtbron is niet correct geplaatst.</p> <p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten.</p> <p>Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid.</p> <p>Verminderde functie van schakelaar.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markeringsproducten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden.</p> <p>c) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meer dan 1/3 niet).</p> <p>Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig afwijking.</p> <p>Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbrekend.</p> <p>Lamp is niet stevig bevestigd</p>

			De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd
			De lichtbron is niet correct geplaatst.
			Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten
			Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid
			Verminderde functie van schakelaar.
			Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering
			Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden
4.1.4.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden
		c)	Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.
4.1.5.	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	a)	Inrichting werkt niet.
		b)	Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats
4.1.6. Koplampwisser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	a)	Inrichting werkt niet.
		b)	In het geval van gasontladingslampen.
4.2.	Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten		
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron is defect
		b)	Lens is defect.
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd
			Très grand risque de chute.
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten
		b)	Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld
		c)	Verminderde functie van schakelaar.
4.2.3.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering
		b)	Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde
		c)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duiden
		d)	Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde
4.3.	Remlichten		
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED v
		b)	Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan
		c)	Alle lichtbronnen zijn defect.
		d)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde
		e)	Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht)
		f)	Lamp is niet stevig bevestigd
		G.	Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten
		b)	Vertraagde werking.

		c)	Geen enkele werking.
		d)	Verminderde functie van schakelaar.
4.3.3.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of mar
		b)	Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lich
4.4.			
Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten			
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED v
		b)	Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan
		c)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde
		d)	Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht)
		e)	Lamp is niet stevig bevestigd
		f)	Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de v
		b)	Geen enkele werking.
4.4.3.	Visuele controle en controle door bediening.		Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering ni
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.		De knippersnelheid is niet in overeenstemming met de verei
4.5.			
Mistlichten voor en achter			
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED v
		b)	Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan
		c)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde
		d)	Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht)
		e)	Lamp is niet stevig bevestigd
		f)	Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend ve
4.5.2. Richting (X) 2	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wan (scheidingslijn te laag)
		b)	Scheidingslijn boven die van de koplampen.
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming me
		b)	Werkt niet
4.5.4.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering
		b)	Het systeem werkt niet volgens de eisen <sup>1</sup> .
4.6.			
Achteruitrijlichten			
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron is defect
		b)	Lens is defect.
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd
			Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
		a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering

4.6.2.	Overeenstemming vereisten I	met	Visuele controle en controle door bediening.	b)	Het systeem werkt niet volgens de eisen <sup>1</sup> .
4.6.3.	Schakelaars		Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de eisen <sup>1</sup> .
				b)	Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder de eisen <sup>1</sup> te voldoen.
4.7.					
Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1.	Toestand en werking		Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren.
				b)	Lichtbron is defect (meerdere lichtbronnen)
				c)	Lichtbron is defect (enkele lichtbron)
				d)	Lamp is niet stevig bevestigd
				e)	Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.7.2.	Overeenstemming vereisten I	met	Visuele controle en controle door bediening.		Het systeem werkt niet volgens de eisen 1.
4.8.					
Retroreflectoren, retroreflecterende veiligheidsmarkeringen en markeringsborden					
4.8.1.	Toestand		Visuele controle.	a)	Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.
				b)	Reflecterende werking aangetast.
				c)	Reflector is niet stevig bevestigd
				d)	Zou eraf kunnen vallen.
4.8.2.	Overeenstemming vereisten I	met	Visuele controle.	a)	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet overeenkomstig de eisen <sup>1</sup> .
				b)	Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de eisen <sup>1</sup> .
4.9.					
Verklikkersignalen voor lichtinrichting					
4.9.1.	Toestand en werking		Visuele controle en controle door bediening.	a)	Inrichting werkt niet.
				b)	Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp.
4.9.2.	Overeenstemming vereisten I	met	Visuele controle en controle door bediening.		Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .
4.10.	Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger		Visuele controle: indien mogelijk, van de elektrische continuïteit van de verbinding.	a)	Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd.
				b)	Losse contactdoos.
				c)	Isolatie is beschadigd of stuk.
				d)	Kan kortsluiting veroorzaken.
				e)	De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het voertuig zijn niet stevig bevestigd.
				f)	Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.
4.11.	Elektrische bedrading		Visuele controle, ook in het motorcompartiment (indien van toepassing).	a)	Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.
				b)	Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans op schade aan de bedrading.
				c)	Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen (remmen, sturen) raakt.
				d)	Bedrading is licht versleten.
				e)	Bedrading is ernstig versleten.
				f)	Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor de veiligheid).



		g) Isolatie is beschadigd of stuk.
		h) Kan kortsluiting veroorzaken.
		i) Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de
		b) Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit
		c) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de
		d) Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegelaten
		e) Licht/Retroreflector is niet stevig bevestigd
		f) Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
4.13. Accu('s)	Visuele controle.	a) Bevestiging is defect.
		b) Niet correct bevestigd; kan kortsluiting veroorzaken.
		c) Lekt.
		d) Verlies van gevaarlijke stoffen.
		e) Schakelaar is defect (indien vereist).
		f) Zekeringen zijn defect (indien vereist).
		g) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).

5.

## ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING

5.1.

Assen

5.1.1. Assen (+ E)	Visuele controle met gebruik van een wiel spelingsdetector, indien beschikbaar	a) As is gebroken of vervormd.
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd.
		c) Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel
		d) Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
		e) Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende
5.1.2. Asstomp (+ E)	Visuele controle met gebruik van een wiel spelingsdetector, indien beschikbaar Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Asstomp is gebroken.
		b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage.
		c) Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.
		d) Te veel beweging tussen astomp en ashuis.
		e) Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.
		f) De fusee zit los in as.
		g) Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.
5.1.3. Wiellagers (+ E)	Visuele controle met gebruik van een wiel spelingsdetector, indien beschikbaar Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Te veel speling in een wiellager.
		b) Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.
		c) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd.
		d) Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.

5.2.

Wielen en banden

5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los.</li> <li>b) Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeer</li> <li>c) Naaf vertoont slijtage of beschadiging.</li> <li>d) Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige w</li> </ul>
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.</li> <li>b) Velgringen niet correct bevestigd.</li> <li>c) Gevaar op losraken</li> <li>d) Wiel is ernstig vervormd of versleten.</li> <li>e) Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevesti</li> <li>f) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overe</li> </ul>
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door het voertuig achteruit en vooruit te rijden	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelhe en tast verkeersveiligheid aan.</li> <li>b) Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk get waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.</li> <li>c) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen het</li> <li>d) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuu</li> <li>e) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen.</li> <li>f) Koord zichtbaar of beschadigd.</li> <li>g) Bandenslijtage-indicator wordt zichtbaar.</li> <li>h) Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met</li> <li>i) Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspata</li> <li>j) Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet</li> <li>k) Geheerprofileerde banden die niet aan de voorwaarden vo</li> <li>l) Beschermingslaag koord aangetast.</li> </ul>
5.3. Ophanging		
5.3.1. Veren en stabilisator (+ E)	Visuele controle met gebruik van een wiel spelingsdetector, indien beschikbaar	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</li> <li>b) Relatieve beweging zichtbaar, bevestigingen veel te los.</li> <li>c) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.</li> <li>d) Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig</li> <li>e) Een veer ontbreekt.</li> <li>f) Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig</li> <li>g) Onveilige modificatie<sup>3</sup>.</li> <li>h) Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veer</li> </ul>
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bev</li> <li>b) Schokdemper los.</li> <li>c) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekka</li> <li>d) Ontbrekende schokdemper</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</li> </ul>

5.3.3. Torsiebuisen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen (+ E)	Visuele controle met gebruik van een wiel spelingsdetector, indien beschikbaar	b)	Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.
		c)	Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.
		d)	Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont
		e)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
		f)	Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; syst
5.3.4. Draaipunten wielophanging (+ E)	Visuele controle met gebruik van een wiel spelingsdetector, indien beschikbaar	a)	Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging ver
		b)	Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.
		c)	De stofkap is ernstig versleten.
		d)	Ontbrekende of kapotte stofkap.
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle.	a)	Systeem werkt niet.
		b)	Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, c
		c)	Systeemfunctionaliteit ernstig aangetast.
		d)	Werking van het systeem ernstig verminderd.
		e)	Onveilige modificatie.

6.

## CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN

6.1.

## Chassis of frame en bevestigingen

6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle.	a)	Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuker
		b)	Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuk
		c)	Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los.
		d)	Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen
		e)	Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verlies
		f)	Onvoldoende sterke onderdelen.
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle.	a)	Uitlaatsysteem zit los of lekt.
		b)	Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte
		c)	Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.
6.1.3. Brandstoftanks en leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a)	De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.
		b)	Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed a
		c)	Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal
		d)	Gescheurde leidingen.
		e)	Beschadigde leidingen.
		f)	Brandstofkraan werkt niet correct (indien vereist).
		g)	Brandgevaar door : — lekkende brandstof, — onvoldoende afscherming van brandstoftank — toestand van het motorcompartiment.
		h)	LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeen
	Visuele controle.	a)	Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij doc

6.1.4. Bumpers, zijdelingse afscherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde		b) Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit eraf c) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de voorschriften
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	a) Bevestiging is in slechte toestand. b) Bevestiging is gebroken of zit los. c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd. d) Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
6.1.6. Mechanische koppeling en trekrichting (+ E)	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien aanwezig) b) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien aanwezig) c) Onderdeel vertoont te veel slijtage. d) Onder de slijtagelimiet. e) Bevestiging is defect. f) Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen g) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed. h) Koppelingindicator werkt niet. i) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik) j) Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik). k) Onveilige modificatie <sup>3</sup> (secundaire onderdelen) l) Onveilige modificatie <sup>3</sup> (primaire onderdelen). m) Te zwakke, incompatibele koppeling of koppelinrichting
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. b) Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid wordt bedreigd. c) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. d) Zeer groot gevaar op losraken of breuken. e) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertoont te veel slijtage. f) Zeer groot gevaar op losraken of breuken. g) Flexibele koppelingskoppen beschadigd. h) Zeer groot gevaar op losraken of breuken. i) As is beschadigd of gebogen. j) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. k) Zeer groot gevaar op losraken of breuken. l) De stofkap is ernstig versleten. m) Ontbrekende of kapotte stofkap. n) Illegale modificatie van de aandrijving.
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle.	a) Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. b) Loszittende of gebroken bevestigingen.
6.1.9. Motorprestaties (X) <sup>2</sup>		a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu betreft

	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	b)	Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.
6.2. Cabine en koetswerk			
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a)	Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verworken.
		b)	Zou eraf kunnen vallen.
		c)	Bovenbouwondersteuning zit los.
		d)	Verminderde stabiliteit.
		e)	Uitlaatemissies komen binnen.
		f)	Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.
		g)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .
		h)	Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen.
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle.	a)	Bovenbouw of cabine zit los.
		b)	Verminderde stabiliteit.
		c)	Bovenbouw/cabine zit niet recht op het chassis.
		d)	De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis zeer ernstig aantast.
		e)	De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis zeer ernstig aantast.
		f)	Bevestigingspunten aan integrale bovenbouwonderdelen.
		g)	Verminderde stabiliteit.
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle.	a)	Een portier opent en sluit niet correct.
		b)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schakelaar).
		c)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openen).
		d)	Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen is/zijn stuk.
		e)	Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken.
6.2.4. Bodem	Visuele controle.	a)	Bodem zit los of is stuk.
		b)	Onvoldoende stabiliteit.
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	a)	Zitplaats met defecte structuur.
		b)	Losse zitplaats.
		c)	Afstelmechanisme functioneert niet correct.
		d)	Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen).
		b)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).
		c)	Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de constructie.
		d)	Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet correct.

6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige b) b) Veilige bediening aangetast.
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los. b) Onvoldoende stabiliteit. c) Toestand van trede of opstrapping zou gebruikers kunnen
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeen c) Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzak d) Hydraulische inrichting lekt.   e) Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.
6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest. b) Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen. c) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatafscherming) d) Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).. e) Niet in overeenstemming met de vereisten 1. f) Onvoldoende afdekking van band.

7.

## DIVERSE UITRUSTINGEN

7.1.

## Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden

7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a) Verankeringspunt is stuk. b) Verminderde stabiliteit. c) Verankeringspunt zit los.
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestig b) Veiligheidsgordel is beschadigd. c) Scheur of teken van uitrekking. d) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vere e) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt f) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aange b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterf
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast. b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterf
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het b) Airbag werkt duidelijk niet. c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterf
7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defe b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterf

	gebruikmaking van elektronische interface.		
7.2. Brandblusser (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a)	Ontbreekt.
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .
		c)	Indien nodig (bijv. taxi's, bussen, autocars, enz.).
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bes
		b)	Defect.
		c)	Sluit of blokkeert onaangekondigd.
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a)	Ontbreekt of is onvolledig.
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten 1.
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.		Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met c
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.		Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabil
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Werkt niet goed.
		b)	Werkt helemaal niet.
		c)	Bediening onbetrouwbaar.
		d)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .
		e)	Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .
		b)	Ontbreekt (indien vereist).
		c)	Verminderde werking.
		d)	Werkt helemaal niet.
		e)	Kan niet voldoende worden verlicht.
		f)	Kan in het geheel niet worden verlicht.
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele contrôle	a)	Niet in overeenstemming met de vereisten 1.
		b)	Inrichting werkt niet.
		c)	Zegels zijn stuk of ontbreken.
		d)	) Installatieplaat ontbreekt, is niet conform of verlopen.
		e)	
		f)	Duidelijke vervalsing of manipulatie.
		g)	Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/vereist) (+ E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a)	Zegels zijn stuk
		b)	Installatieplaatje ontbreekt of is onleesbaar.
		c)	Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.

7.11. Kilometerteller vereist) (X) <sup>2</sup> (indien	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Duidelijk gemanipuleerd (fraude) om de geregistreerde a verkeerd weer te geven.
		b)	Werkt duidelijk niet.
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) (indien aanwezig/vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.
		b)	Bedrading is beschadigd.
		c)	Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.
		d)	Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.
		e)	Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteit
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterf
8.			
OVERLAST			
8.1.			
Geluidshinder			
8.1.1 Geluiddemping (+ E)	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a)	Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten <sup>1</sup>
		b)	Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus
		c)	Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.
8.2.			
Uitlaatemissies			
8.2.1			
Emissies van motoren met elektrische ontsteking			
8.2.1.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a)	Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsyst
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.
		c)	Het waarschuwingslampje volgt geen correcte volgorde.
8.2.1.2. Gasemissies (E)	— Voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V (7): meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> of uitlezing van OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere criteria.  — Voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI (8): meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de	a)	De gasemissies overschrijden de door de fabrikant vastge
		b)	ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, oversc
		i)	voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissie — 4,5 %, of — 3,5 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of
		ii)	voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissie: — bij stationaire motor : 0,5 %, — bij verhoogd toerental : 0,3 %, of — bij stationaire motor : 0,3 % (7), — bij verhoogd toerental : 0,2 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving
		c)	Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet over
d)	Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		
e)	Meting via teledetectie die wijst op een aanzienlijke niet-		



	<p>vereisten<sup>1</sup> of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p> <p>Metingen kunnen ook worden verricht met behulp van teledetectieapparatuur en worden bevestigd met standaardtestmethoden.</p>	
8.2.2.		
Emissies van motoren met compressieontsteking		
8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	<p>a) Een door de fabrikant niet geïnstalleerd uitlaatemissiereg</p> <p>b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.</p> <p>c) Het waarschuwinglampje volgt geen correcte volgorde.</p> <p>d) Onvoldoende reactief, indien aanwezig.</p>
<p>8.2.2.2. Opaciteit</p> <p>Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.</p>	<p>— Voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>de opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt), met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van (OBD) <sup>1</sup> toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— Voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI <sup>(9)</sup>:</p> <p>de opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt), met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD<sup>1</sup>.</p>	<p>Voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de ver</p> <p>overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de</p> <p>a)</p>

	<p>Voorbereiding van het voertuig :</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p>	<p>b) Wanneer informatie ontbreekt, of wanneer de eisen <sup>1</sup> het</p> <p>— voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2</p> <p>— voor motoren met drukvulling : 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>bij voertuigen die in de vereisten staan<sup>1</sup> of voor de eerste gebruik zijn genomen<sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></p> <p>of</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup></p>
	<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 ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>	<p>c)</p>
	<p>Controleprocedure :</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht</p>	<p>d) Meting via teledetectie die wijst op een aanzienlijke niet-</p>

	<p>na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M2, M3, N2 en N3, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>5. Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie</p>	
--	---	--

	vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.  Metingen kunnen ook worden verricht met behulp van teledetectieapparatuur en worden bevestigd met standaardtestmethoden.	
8.4.		
Andere punten die betrekking hebben op het milieu		
8.4.1. Vloeistoflekken		a) Te veel vloeistoflekken (andere vloeistof dan water zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere personen) b) Voortdurende vorming van druppels die een groot gevaar kunnen opleveren
9.		
AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN IN CATEGORIEËN M2 EN M3.		
9.1.		
Deuren		
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. b) Toestand is slecht. Zou letsel kunnen veroorzaken. c) Noodbediening is defect. d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen
9.1.2. Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Bediening is defect. b) Borden met opschrift « nooduitgang » zijn onleesbaar. c) Borden met opschrift « nooduitgang » ontbreken. d) Hammer om ruiten in te slaan ontbreekt. e) Toegang geblokkeerd
9.2. Ontwasemings-ontdooisysteem (X) <sup>2</sup>	en Visuele controle en controle door bediening.	a) Functioneert niet behoorlijk. b) Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig. c) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurdersgedeelte. d) Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord. e) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.
9.3. Ventilatie-verwarmingssysteem (X) <sup>2</sup>	en Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. b) Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord. c) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurdersgedeelte. d) Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.
9.4.		
Zetel		

9.4.1. Passagierszitplaatsen, (inclusief zitplaatsen voor begeleiders personen en gordelspansystemen voor kinderen, in voorkomend geval)	Visuele controle.	a) Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. b) Blokkeren een nooduitgang.
9.4.2. Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle.	a) Speciale voorzieningen, zoals zonneschermen of zonneschermen. b) Belemmerd gezichtsveld. c) Bescherming van bestuurder zit los d) Zou letsel kunnen veroorzaken.
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bevestiging is defect b) Werkt helemaal niet.
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle.	a) Bodem zit los. b) Verminderde stabiliteit. c) Leuning of handvaten zijn defect. d) Zitten los of zijn niet bruikbaar.
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Toestand is slecht. b) In beschadigde toestand. c) Verminderde stabiliteit. d) Inklapbare treden functioneren niet correct.
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) <sup>2</sup>	In overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	a) Systeem is defect. b) Werkt helemaal niet.
9.9. Aanwijzingen (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar. b) Verkeerde informatie.
9.10.		
Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) <sup>2</sup>		
9.10.1. Deuren	Visuele controle.	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten.
9.10.2. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting afwezig.
9.11.		
Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) <sup>2</sup>		
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. b) Veilige bediening aangetast. c) Toestand is slecht. d) Verminderde stabiliteit; Zou letsel kunnen veroorzaken. e) Werkt niet goed. f) Veilige bediening aangetast. g) Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. h) Werkt/werken helemaal niet.
		a) Bediening is defect.

9.11.2. Bevestigingssysteem van rolstoelen	Visuele controle en controle door bediening indien van toepassing.	b)	Veilige bediening aangetast.
		c)	Toestand is slecht.
		d)	Verminderde stabiliteit; Zou letsel kunnen veroorzaken.
		e)	Werkt niet goed.
			Veilige bediening aangetast.
9.11.3. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.		Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting afwezig.

<sup>(1)</sup> Het remefficiëntiepercentage wordt berekend door de totale bij het remmen geleverde remkracht te delen door het gewicht van het voertuig of, voor opleggers, door de som van de aslasten, en vervolgens het resultaat met 100 te vermenigvuldigen.

<sup>(2)</sup> Voertuigcategorieën die buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, zijn ter indicatie opgenomen.

<sup>(3)</sup> 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of waarvoor geen typegoedkeuring is verleend vóór 1 oktober 1991.

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

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

<sup>(6)</sup> 2,2 m/s<sup>2</sup> voor voertuigen van de categorieën N1, N2 en N3.

<sup>(7)</sup> Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 1 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

<sup>(8)</sup> Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2( (Euro 6), en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

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

<sup>(10)</sup> Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van punt 5.3.1.4 van bijlage I van Richtlijn 70/220/EEG, in rij B1, B2 of C van punt 6.2.1 van bijlage I van Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

<sup>(11)</sup> Typegoedgekeurd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2( (Euro 6), en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

#### OPMERKINGEN:

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

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

<sup>3</sup> “Onveilige modificatie” is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

E Controle van dit punt vereist het gebruik van apparatuur.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 april 2023 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn

Namen, 13 april 2023.

Voor de Regering :

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuren,

Ph. HENRY

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

## Bijlage 2. Controlelijst en methode voor de vastzetting

### 1. Indeling van gebreken

De vastgestelde gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

- a. Klein gebrek: Een kleine gebrek treedt op wanneer de lading naar behoren is vastgezet, maar er kan veiligheidsadvies nodig zijn.
- b. Groot gebrek: er is sprake van een groot gebrek wanneer de lading niet voldoende is vastgezet en de lading of delen daarvan aanzienlijk zou(den) kunnen verschuiven of omvallen.
- c. Gevaarlijk gebrek: er is sprake van een gevaarlijk gebrek wanneer de verkeersveiligheid direct in het geding is vanwege de kans data de lading of delen ervan worden verloren, een gevaar dat rechtstreeks voortvloeit uit de lading of een onmiddellijk gevaar voor personen.

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

### 2. Controlemethoden

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

### 3. Beoordeling van gebreken

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

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

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

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

Post	Gebreken	Beoordeling van gebreken		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
A	Lading kan niet correct worden vastgezet als gevolg van de verpakking ervan.	De controleur beslist		
B	Eén of meer ladingseenheden zijn niet correct	De controleur beslist		



	gepositioneerd.			
C	Het voertuig is ongeschikt voor de ingeladen lading (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken).	De controleur beslist		
D	Duidelijke gebreken aan de bovenbouw van het voertuig (andere dan die genoemd in punt 10).	De controleur beslist		
E	De laadruimte van het voertuig is niet proper	De controleur beslist		
10.	Geschiktheid van het voertuig			
10.1.	Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten)			
10.1.1.	a) Verzwakkende roestschade of vervormingen.		x	
	b) Barsten die de integriteit van de laadruimte in gevaar brengen			x
10.1.2.	a) Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing).		x	
	b) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading.			x
10.2.	Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.2.1.	a) Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.		x	
	b) Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk.			x
10.2.2.	a) Standaard niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing).		x	
	b) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading.			x
10.2.3.	a) De toestand van planken van zijwanden voldoet niet.		x	
	b) Barsten.			x
10.3.	Achterwand (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.3.1.	a) Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.		x	
	b) Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk.			x
10.3.2.	a) Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)		x	
	b) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading			x
10.4.	Rongen (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.4.1.	a) Verzwakkende roestschade, vervormingen, onvoldoende bevestigd aan het voertuig.		x	
	b) Barsten; bevestiging aan het voertuig instabiel			x
10.4.2.	a) Onvoldoende kracht of ontoereikend ontwerp		x	
	b) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading			x
10.5.	Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.5.1.	a) In onvoldoende goede staat of ontoereikend ontwerp		x	
	b) Kunnen de vereiste trekkrachten niet aan			x
10.5.2.	a) Aantal onvoldoende.		x	
	b) Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen			x
10.6.	Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.6.1.	a) In slechte staat, beschadigd.		x	
	b) Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan			x
10.6.2.	a) Niet geschikt voor de vervoerde lading.		x	
	b) Ontbreken.			x
10.7.	Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.7.1.	a) In slechte staat, beschadigd.		x	
	b) Barsten; kan de lading niet dragen.			x

10.7.2.	a) Onvoldoende laadvermogen.		x	
	b) Kan de lading niet dragen			x
20.	Bevestigingsmethoden			
20.1.	Vastzetten, blokkeren en direct vastsjorren			
20.1.1.	Directe bevestiging van de lading (blokkeren)			
20.1.1.1.	a) Afstand tot de voorwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot		x	
	b) Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord			x
20.1.1.2.	a) Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot		x	
	b) Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord.			x
20.1.1.3.	a) Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot		x	
	b) Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord			x
20.1.2.	Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant			
20.1.2.1.	a) Niet correct aan het voertuig bevestigd	x		
	b) Niet goed bevestigd.		x	
	c) Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los			x
20.1.2.2.	a) Niet correct vastgezet.	x		
	b) Niet stevig genoeg vastgezet.		x	
	c) Volkomen ineffectief			x
20.1.2.3.	a) Het vastzetmiddel is niet helemaal geschikt.		x	
	b) Het vastzetmiddelen is volkomen ongeschikt.			x
20.1.2.4.	a) De gekozen methode voor het vastzetten van de verpakking is suboptimaal.		x	
	b) De gekozen methode is volkomen ontoereikend.			x
20.1.3.	Direct vastzetten met netten en dekens			
20.1.3.1.	a) Toestand van de netten en dekens (het etiket ontbreekt of is beschadigd, maar het middel is in goede staat)	x		
	b) De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd.		x	
	c) Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar			x
20.1.3.2.	a) De netten en dekens zijn niet sterk genoeg.		x	
	b) Het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist			x
20.1.3.3.	a) De netten en dekens zijn niet goed vastgemaakt		x	
	b) Bevestiging minder in staat om twee derde van de krachten bij een botsing te weerstaan			x
20.1.3.4.	a) De netten en dekens zijn niet helemaal geschikt om de lading vast te zetten		x	
	b) Volkomen ongeschikt			x
20.1.4.	Afscheiding en opvulling van ladingseenheden of tussenruimten			
20.1.4.1.	a) Geschiktheid van de afscheidings- en opvullingseenheid.		x	
	b) Er is te veel ruimte tussen de ladingseenheden			x
20.1.5.	Directe bevestiging (horizontaal, transversaal, diagonaal, met lussen of veren)			
20.1.5.1.	a) De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.		x	

	b) Minder dan twee derde van de vereiste kracht			x
20.2.	Vastzetten met frictiesloten			
20.2.1.	Bereiken van de vereiste vastzettingsskrachten			
20.2.1.1.	a) De vereiste vastzettingsskrachten worden niet bereikt.		x	
	b) Minder dan twee derde van de vereiste kracht			x
20.3.	Apparatuur voor het vastzetten van de lading			
20.3.1.	a) Geschiktheid van de apparatuur voor het vastzetten van de lading		x	
	b) Volledig ongeschikte apparatuur			x
20.3.2.	a) Het etiket (bv. op het afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd, maar de apparatuur is nog in goede staat.	x		
	b) Het etiket (bv. op afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd en de apparatuur is niet in goede staat		x	
20.3.3.	a) De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd		x	
	b) Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar			x
20.3.4.	a) De aanspanners zijn niet correct gebruikt		x	
	b) De aanspanners zijn stuk			x
20.3.5.	a) De apparatuur voor het vastzetten van de lading is verkeerd gebruikt (bv. geen bekleding van de randen).		x	
	b) De apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken (bv. knopen).			x
20.3.6.	a) Bevestiging van de apparatuur voor het vastzetten van de lading ondeugdelijk		x	
	b) Minder dan 2/3 van de vereiste waarde.			x
20.4.	Overige apparatuur (bv. antislipmatten, bekleding van en rails op randen)			
20.4.1.	a) De gebruikte apparatuur is ongeschikt.	x		
	b) Er is verkeerde of defecte apparatuur gebruikt.		x	
	c) De gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt.			x
20.5.	Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal			
20.5.1.	a) Onbeklede bulkproducten		x	
	b) Gevaar voor het verkeer.			x
20.5.2.	a) Het bulkmateriaal is niet toereikend vastgezet.		x	
	b) Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert.			x
20.5.3.	a) Geen bedekking van lichte goederen.		x	
	b) Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert.			x
20.6.	Vervoer van rondhout <sup>0</sup>			
20.6.1.	Het vervoerd materiaal (boomstammen) ligt gedeeltelijk los.			x
20.6.2.	a) De vastzettingsskrachten van de ladingseenheid zijn niet toereikend <sup>0</sup>		x	
	b) Minder dan twee derde van de vereiste kracht.			x
30.	De lading is helemaal niet vastgezet	-	-	x

<sup>(1)</sup> Richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (Publicatieblad Nr. L 249 van 17/10/1995 blz. 0035 - 0040).

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 april 2023 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn

Namen, 13 april 2023.

Voor de Regering :

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuren,

Ph. HENRY

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

## Bijlage 3.

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

( recto)

1. Plaats van de technische controle langs de weg

.....

2. Datum .....

3. Tijdstip .....

4. Kenletters van het land en kenteken van het bedrijfsvoertuig .....

5. Voetuiidentificatienummer (VIN) .....

6. Voertuigcategorie

a) N<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (3,5 tot 12 t)

b) N<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (meer dan 12 t)

c) O<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (3,5 tot 10 t)

d) O<sub>4</sub><sup>(a)</sup> (meer dan 10 t)

e) M<sub>2</sub><sup>(a)</sup> [> 9 zitplaatsen<sup>(b)</sup> tot 5 t]

f) M<sub>3</sub><sup>(a)</sup> [> 9 zitplaatsen<sup>(b)</sup> meer dan 5 t]

g) T1b

T2b

T3b

T4,1b

T4,2b

T4,3b

h) N1

(gelieve te preciseren)

7. Stand kilometerteller die op het moment van de controle wordt afgelezen.....

8. Onderneming die het vervoer uitvoert

a) Naam en adres .....

.....

b) Nummer van de communautaire vergunning<sup>(c)</sup> [verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en (EG) nr. 1073/2009]

.....

9. Naam bestuurder .....

10. Checklist

	Gecontroleerd <sup>(d)</sup>	Afgekeurd <sup>(e)</sup>
0) Identificatie <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Remsysteem <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Stuurinrichting <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Zicht <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Lampen en elektrische installaties <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Assen, wielen, banden, ophanging <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Chassis en met het chassis verbonden delen <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer		<input type="checkbox"/>

	?	?	
8) Overlast zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekage <sup>(f)</sup>			
	?	?	
9) Aanvullende controle voor voertuigen M <sub>2</sub> en M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>			
	?	?	
10) Vastzetten van de lading <sup>(f)</sup>		?	?
11. Resultaat van de controle			
Goedgekeurd			?
Afgekeurd			?

Verbod op of beperking van het gebruik van het voertuig dat gevaarlijke gebreken vertoont

?

12. Diversen/opmerkingen : .....

13. Instantie/controleur die de controle heeft uitgevoerd

Handtekening

Bevoegde ambtenaar

Bestuurder

.....

.....

Opmerkingen:

(a) Voertuigcategorie overeenkomstig artikel 3 van het besluit van de Waalse Regering van 13 april 2023 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn

(b) Aantal zitplaatsen inclusief de zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van het kentkenbewijs).

(c) Indien beschikbaar.

(d) “gecontroleerd” betekent dat minstens één van de in bijlage 1 of 2 bij het besluit van de Waalse Regering van 13 april 2023 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn, vermelde controlepunten van deze groep is gecontroleerd en dat er kleine gebreken of geen gebreken zijn aangetroffen.

(e) Afgekeurde punten met grote of gevaarlijke gebreken staan op de achterzijde.

(f) Methoden voor het controleren en beoordelen van gebreken overeenkomstig bijlage 1 en 2 bij het besluit van de Waalse Regering van 13 april 2023 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.

(achterzijde)

## **0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG**

0.1. Kentekenplaten

0.2.

Voertuigidentificatienummer (VIN)/chassisnummer /serienummer

## **1. REMUITRUSTING**

1.1. Mechanische toestand en werking

1.1.1. Draaipunt van het rempedaal

1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal / de handrem

1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs

1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer

1.1.5. Handremregelklep

1.1.6. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem

1.1.7. Remkleppen (remkleppen, snelle ontluichtingsventielen, regelkleppen)

1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)

1.1.9. Energie- en drukreservoir

1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder

(hydraulische systemen)

1.1.11. Niet-flexibele remleidingen

1.1.12. Flexibele remleidingen

1.1.13. Remvoeringen en blokken

1.1.14. Remtrommels en -schijven

1.1.15. Remkabels, stangen, hefboomen, overbrenging

1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische cilinders inbegrepen)

1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar

1.1.18. Remhefboomen en indicatoren

1.1.19. Continuereinstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)

1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen

1.1.21. Volledige reminstallatie

1.1.22. Testkoppelingen

1.1.23. Oplooptrem

1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

1.2.1. Prestaties

1.2.2. Doeltreffendheid

1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

1.3.1. Prestaties

1.3.2. Doeltreffendheid

1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem

1.4.1. Prestatie

1.4.2. Doeltreffendheid

1.5. Duurzaamheid remkracht van de reminstallatie

1.6. Antiblokkeersysteem

1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)

1.8. Remvloeistof

## **2. STUURINRICHTING**

2.1. Mechanische toestand

2.1.1. Toestand van de stuurinrichting

2.1.2. Bevestiging van stuurhuis

2.1.3. Toestand stuuroverbrenging

2.1.4. Werking stuuroverbrenging

2.1.5. Stuurbekrachtiging

2.2. Stuur, stuurkolom

2.2.1. Toestand van het stuurwiel

2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppelingen en vorken en stuurdepers

2.3. Speling in de stuurinrichting

2.4. Aanpassen van de geometrie

2.5. Draaikrans van de aanhangwagen

2.6. Elektronische stuurbekrachtiging (EPS)

## **3. ZICHT**

3.1. Zichtvelden

3.2. Toestand van de ruiten

3.3. Spiegels

3.4. Ruitenwisser

3.5. Ruitensproeiers  
Ontwasemingssysteem

## **4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES**

4.1. Koplampen

4.1.1. Toestand en werking

4.1.2. Eindpunt

4.1.3. Schakelaars

4.1.4. In overeenstemming met de vereisten

4.1.5. Inrichting voor het verstellen van de helling

4.1.6. Koplampwissers

4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten en markeringslichten

4.2.1. Toestand en werking

4.2.2. Schakelaars

4.2.3. In overeenstemming met de vereisten

4.3. Remlichten

4.3.1. Toestand en werking

4.3.2. Schakelaars

4.3.3. In overeenstemming met de vereisten

4.4. Richtingaanwijzers en

<p>waarschuwingsknippen lichten</p> <p>4.4.1. Toestand en werking</p> <p>4.4.2. Schakelaars</p> <p>4.4.3. In overeenstemming met de vereisten</p> <p>4.4.4. Knippersnelheid</p> <p>4.5. Mistlichten voor en achter</p> <p>4.5.1. Toestand en werking</p> <p>4.5.2. Eindpunt</p> <p>4.5.3. Schakelaars</p> <p>4.5.4. In overeenstemming met de vereisten</p> <p>4.6. Achteruitrijlichten</p> <p>4.6.1. Toestand en werking</p> <p>4.6.2. In overeenstemming met de vereisten</p> <p>4.6.3. Schakelaars</p> <p>4.7. Achterkenteken plaatverlichting</p> <p>4.7.1. Toestand en werking</p> <p>4.7.2. In overeenstemming met de vereisten</p> <p>4.8. Reflectoren, markeringen en achterste reflectorplaten</p> <p>4.8.1. Toestand</p> <p>4.8.2. In overeenstemming met de vereisten</p> <p>4.9. Verklikkersignalen voor lichtinrichting</p> <p>4.9.1. Toestand en werking</p>	<p>4.9.2. In overeenstemming met de vereisten</p> <p>4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger</p> <p>4.11. Elektrische bedrading</p> <p>4.12. Niet-verplichte lichten en reflecterende voorzieningen</p> <p>4.13. Batterij</p> <p><b>5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING</b></p> <p>5.1. Assen</p> <p>5.1.1. Assen</p> <p>5.1.2. Asstomp</p> <p>5.1.3. Wiellagers</p> <p>5.2. Wielen en banden</p> <p>25.2.1 Wielnaaf</p> <p>5.2.2.</p> <p>5.2.3. Banden</p> <p>5.3. Ophangingsysteem</p> <p>5.3.1. Veren en stabilisator</p> <p>5.3.2. Schokdempers</p> <p>5.3.3. Aandrijfbuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen</p> <p>5.3.4. Draaipunten wielophanging</p> <p>5.3.5. Luchtvering</p> <p><b>6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN</b></p> <p>6.1. Chassis of frame en bevestigingen</p>	<p>6.1.1. Algemene toestand</p> <p>6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers</p> <p>6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (met inbegrip van tanks en leidingen voor verwarming)</p> <p>6.1.4. Bumpers, zijdelingse en achterwaartse bescherming tegen klemrijden</p> <p>6.1.5. Bevestiging van het reservewiel</p> <p>6.1.6. Mechanische koppeling en trekrichting</p> <p>6.1.7. Overbrenging</p> <p>6.1.8. Bevestiging van de motor</p> <p>6.1.9. Motorprestaties</p> <p>6.2. Cabine en koetswerk</p> <p>6.2.1. Toestand</p> <p>6.2.2. Bevestiging</p> <p>6.2.3. Portieren en portiervangers</p> <p>6.2.4. Bodem</p> <p>6.2.5. Bestuurderszitplaats</p> <p>6.2.6. Overige zitplaatsen</p> <p>6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder</p> <p>6.2.8. Cabinetreden</p> <p>6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting</p> <p>6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting</p> <p><b>7. DIVERSE UITRUSTINGEN</b></p>	<p>7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden</p> <p>7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen</p> <p>7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen</p> <p>7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel</p> <p>7.1.4. Gordelspanners</p> <p>7.1.5. Airbag</p> <p>7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)</p> <p>7.2. Brandblusapparaat;</p> <p>7.3. Sloten en diefstalbeveiliging</p> <p>7.4. Gevarendriehoek</p> <p>7.5. Verbandtrommel</p> <p>7.6. Wielblokken (wiggen)</p> <p>7.7. Geluidssignaalinrichting</p> <p>7.8. Snelheidsmeter</p> <p>7.9. Tachograaf</p> <p>7.10. Snelheidsbegrenzer</p> <p>7.11. Kilometer teller</p> <p>7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC)</p> <p><b>8. OVERLAST</b></p> <p>8.1. Geluiddemping</p> <p>8.2. Uitlaatemissies</p> <p>8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking</p>
--	---	---	--



8.2.1.1.  
Uitlaatemissieregelsy-  
steem

8.2.1.2. Gasemissies

8.2.2. Emissies van  
motoren met  
compressieontsteking

8.2.2.1.  
Uitlaatemissieregelsy-  
steem

8.2.2.2. Opaciteit

8.4. Andere punten  
die betrekking hebben  
op het milieu

8.4.1. Vloeistoflekken

**9. AANVULLENDE  
CONTROLES  
VOOR  
PASSAGIERSVOE-  
RTUIGEN IN  
CATEGORIEËN  
M2 EN M3.**

9.1. Deuren

9.1.1. In- en uitgang

9.1.2. Nooduitgangen

9.2. Ontwasemings-  
en ontdooisysteem

9.3. Ventilatie- en  
verwarmingssysteem

9.4. Zitplaatsen

9.4.1.  
Passagierszitplaatsen

9.4.2.  
Bestuurderszitplaats

9.5.  
Binnenverlichting en  
bestemmingsappara-  
tuur

9.6. Gangpaden,  
staanplaatsen

9.7. Trappen en  
treden

9.8.  
Communicatiesyste-  
em met passagiers

9.9. Boordjes met  
tekst

9.10. Vereisten voor  
het vervoer van  
kinderen

9.10.1. Deuren

9.10.2.  
Signaleerinrichtingen  
en speciale uitrusting

9.11 Vereisten voor  
het vervoer van  
mindervaliden

9.11.1. Portieren,  
laadplatforms en  
liften

9.11.2.  
Bevestigingssysteem  
van rolstoelen

9.11.3.  
Signaleerinrichtingen  
en speciale uitrusting

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 april 2023 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn

Namen, 13 april 2023.

Voor de Regering :

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Klimaat, Energie, Mobiliteit en Infrastructuur,

Ph. HENRY

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE.”.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C - 2023/44779]

26 MAI 2023. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 décembre 2003 portant le Code de la Fonction publique wallonne concernant le régime des mandats

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 87, § 3, remplacé par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié par la loi spéciale du 6 janvier 2014 ;

Vu le décret du 22 janvier 1998 relatif au statut du personnel de certains organismes d'intérêt public relevant de la Région wallonne, l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 décembre 2003 portant le Code de la Fonction publique wallonne ;

Vu le rapport du 14 juin 2022 établi conformément à l'article 3, 2<sup>o</sup>, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des finances, donné le 20 juin 2022 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 23 juin 2022 ;

Vu l'accord de la Ministre de la Fonction publique, donné le 23 juin 2022 ;

Vu le protocole de négociation n° 829 du Comité de secteur n° XVI, conclu le 28 octobre 2022 ;

Vu l'avis 73.129/4 du Conseil d'État, donné le 15 mars 2023, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Fonction publique ;

Après délibération,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans l'article 10 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 décembre 2003 portant le Code de la Fonction publique wallonne, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2014, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Chaque département est dirigé par un inspecteur général.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les départements qui se caractérisent par l'exigence, pour la fonction exercée, d'une expertise métier particulière liée à la haute technicité des matières ou d'une garantie d'indépendance particulière requise par une réglementation spécifique, ou les deux, sont placés sous l'autorité d'un inspecteur général-expert. ».

**Art. 2.** Dans l'article 339 du même arrêté, remplacé par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2012, le 2<sup>o</sup> est remplacé par ce qui suit :

« 2<sup>o</sup> au sein des organismes visés à l'article 1<sup>er</sup> :

a) les emplois de fonctionnaires généraux dirigeants à moins que le décret constitutif de l'organisme en question n'en dispose autrement ;