



CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13 juin 2013 (15.07)  
(OR. en)

10837/13

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2012/0186 (COD)

---

TRANS 322  
CODEC 1425

### RÉSULTATS DES TRAVAUX

---

du: Secrétariat général

aux: délégations

---

n° doc. préc.: 10277/13 TRANS 290 CODEC 1274

n° prop. Cion: 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

---

Objet: Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires  
circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE  
- *Orientation générale*

---

Lors de sa session du 10 juin 2013, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est parvenu à une orientation générale concernant la proposition citée en objet, dont le texte figure en annexe.

BE et LV se sont abstenues et la Commission a indiqué qu'elle maintenait sa réserve générale sur le texte dans l'attente du vote du PE en première lecture. BE, IT et LV ont présenté des déclarations à inscrire au procès-verbal du Conseil.

Les considérants de la proposition seront examinés à un stade ultérieur, à la lumière de l'accord sur le dispositif.

**Proposition de**

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et  
abrogeant la directive 2000/30/CE**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" <sup>3</sup>, la Commission a défini un objectif de «sécurité totale», en vertu duquel l'Union devrait, d'ici à 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité de transports routiers.
- (2) Dans sa communication intitulée "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" <sup>4</sup>, la Commission a proposé de réduire de moitié, par rapport à l'objectif initial fixé pour 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques, y compris des actions en faveur de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre des blessés de la route et l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes.
- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules en exploitation sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques pour tous les véhicules et des contrôles techniques routiers pour les véhicules destinés à des activités de transport routier commercial; en outre, des dispositions relatives à une procédure d'immatriculation devraient être prévues pour garantir que les véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière soient écartés de la voie publique.
- (4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est toutefois nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles routiers inopinés, à ce que les véhicules qui ont été mis sur le marché restent conformes aux normes de sécurité pendant toute leur durée de vie.

---

<sup>3</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>4</sup> COM(2010) 389 final.

- (5) Les contrôles techniques routiers, tels qu'instaurés par la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté<sup>5</sup>, jouent un rôle essentiel pour maintenir les véhicules utilitaires à un niveau élevé de conformité technique tout au long de leur exploitation. Ces contrôles contribuent non seulement à améliorer la sécurité routière et à réduire les émissions produites par les véhicules, mais également à éviter qu'une concurrence déloyale se développe dans le secteur du transport routier en raison des écarts tolérés entre les niveaux de contrôle pratiqués dans les différents États membres.
- (6) Les contrôles routiers devraient être mis en œuvre à l'aide d'un système de classification par niveau de risque. Les États membres peuvent utiliser le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CE du Conseil<sup>6</sup>.
- (7) La présente directive devrait s'appliquer aux véhicules utilitaires dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et relevant des catégories définies par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules<sup>7</sup>. Elle ne devrait toutefois pas empêcher les États membres de réaliser des contrôles routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la présente directive, ni de contrôler d'autres aspects du transport routier, notamment les questions liées aux durées de conduite et aux temps de repos, ou le transport de marchandises dangereuses.

---

<sup>5</sup> JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

<sup>7</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (8) Les rapports sur l'application de la directive 2000/30/CE<sup>8</sup> montrent clairement l'importance des contrôles techniques routiers. Au cours de la période 2007-2008, près de 300 000 véhicules soumis à des contrôles routiers dans l'ensemble de l'Union ont été déclarés dans un état tel qu'ils ont dû être immobilisés. Ces rapports mettent également en avant des différences très sensibles entre les résultats des contrôles effectués par les États membres. Au cours de la période 2007-2008, la proportion de certaines défaillances constatées variait de 0,6% à 41,4% entre pays voisins. Enfin, ces rapports mettent l'accent sur les écarts importants dans le nombre de contrôles routiers effectués d'un État membre à l'autre. Pour parvenir à un meilleur équilibre, les États membres devraient s'engager à réaliser un nombre minimal de contrôles, en proportion du nombre de véhicules utilitaires immatriculés sur leur territoire.
- (9) Les camionnettes et leurs remorques sont de plus en plus fréquemment utilisées pour le transport par route. Ces véhicules ne sont pas soumis à certaines exigences telles que la formation des conducteurs professionnels ou l'installation de limiteurs de vitesse, ce qui se traduit par un nombre relativement élevé d'accidents de la route impliquant ce type de véhicules. Les camionnettes et leurs remorques devraient dès lors être incluses dans le champ d'application des contrôles routiers.
- (10) Afin d'éviter des formalités et des charges administratives inutiles, et pour améliorer l'efficacité des contrôles, les véhicules exploités par des entreprises ne satisfaisant pas aux normes de sécurité routière et de protection de l'environnement devraient être sélectionnés en priorité, tandis que les véhicules correctement entretenus, exploités par des transporteurs responsables et attentifs à la sécurité, devraient bénéficier d'un espacement des contrôles.
- (11) Les contrôles techniques routiers devraient consister en des contrôles initiaux, suivis, si nécessaire, de contrôles plus approfondis. Dans les deux cas, ils devraient porter sur l'ensemble des parties et des systèmes intéressants du véhicule. Afin de parvenir à une harmonisation plus poussée, il convient, pour chacun des points à contrôler, de définir des méthodes de contrôle et de fournir des exemples de défaillances en indiquant comment les apprécier en fonction de leur gravité.

---

<sup>8</sup> COM(2010) 754 final.

- (12) Dans plusieurs États membres, les rapports de contrôles techniques routiers sont élaborés par voie électronique. Dans ce cas, une version imprimée du rapport devrait être remise au conducteur. Toutes les données et informations recueillies à l'occasion des contrôles routiers devraient être centralisées au niveau national dans une base commune afin que les données puissent être plus facilement traitées et que le transfert d'informations puisse être effectué sans contraintes administratives supplémentaires.
- (13) Le recours à des unités de contrôle mobile permet de réduire les délais et les coûts pour les exploitants, puisque des contrôles plus approfondis peuvent être réalisés directement sur le bord de la route. Des centres de contrôle peuvent également être utilisés dans certaines circonstances pour effectuer des contrôles plus détaillés.
- (14) Le personnel chargé d'effectuer les contrôles routiers plus approfondis devrait au moins avoir les mêmes compétences et répondre aux mêmes exigences que le personnel chargé de réaliser les contrôles techniques en application de la directive (UE) n° XX/XX/XX du Parlement européen et du Conseil du [date] relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE<sup>9</sup>.
- (15) La coopération et l'échange des bonnes pratiques entre les États membres sont des étapes essentielles pour parvenir à un système plus harmonisé de contrôles techniques routiers dans l'ensemble de l'Union. Dès lors, les États membres devraient collaborer plus étroitement, y compris dans le cadre d'activités opérationnelles. Cette collaboration devrait également comprendre l'organisation périodique de contrôles routiers concertés.
- (16) Pour garantir un échange d'informations efficace entre les États membres, un organisme unique au sein de chaque État membre devrait servir de point de contact et assurer la liaison avec les autres autorités compétentes concernées. Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires. En outre, il convient que les États membres mettent en œuvre une stratégie nationale cohérente pour l'application sur leur territoire et puissent désigner un organisme unique chargé de coordonner cette mise en œuvre. Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient définir des procédures fixant les délais et la teneur des informations à communiquer.

---

<sup>9</sup> JO L [XXX].

- (17) Pour assurer le suivi du dispositif de contrôle routier mis en place dans l'Union, les États membres devraient communiquer à la Commission, selon une fréquence bisannuelle, les résultats des contrôles routiers effectués. La Commission devrait transmettre les données recueillies au Parlement européen.
- (18) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions de la présente directive et qu'ils veillent à ce que ces règles soient effectivement appliquées. Ces sanctions devraient avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire.
- (19) Aux fins d'ajouter à la présente directive de nouvelles modalités techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation en matière de réception par type européenne par catégorie de véhicules, ainsi que de la nécessité d'adapter les annexes au progrès technique. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- (21) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles routiers effectués sur des véhicules circulant dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (22) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (23) La présente directive élargit le champ d'application de la directive 2000/30/CE et actualise ses exigences techniques. Par conséquent, il convient d'abroger cette directive. En outre, la présente directive incorpore les règles énoncées dans la recommandation 2010/379/UE de la Commission du 5 juillet 2010 concernant l'analyse de risque des défauts constatés au cours des contrôles techniques routiers (des véhicules utilitaires) conformément à la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

---

<sup>11</sup> JO L 173 du 8.7.2010, p. 97.

## CHAPITRE I

### OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

#### *Article premier*

##### **Objet**

Afin d'améliorer la sécurité routière et l'environnement, la présente directive établit un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membres.

#### *Article 2*

##### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil:
  - a) véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises – catégories M2 et M3;
  - b) *[supprimé]*;
  - c) véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes – catégories N2 et N3;
  - d) *[supprimé]*
  - e) remorques et semi-remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes – catégories O3 et O4;

2. La présente directive n'affecte pas le droit des États membres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la présente directive, ni de contrôler d'autres aspects du transport par route et de la sécurité routière ou d'effectuer des contrôles à d'autres endroits que sur la voie publique. Aucune disposition de la présente directive n'empêche un État membre de limiter l'utilisation d'un type donné de véhicule à certaines parties de son réseau routier pour des raisons de sécurité routière.

### *Article 3*

#### **Définitions**

Les définitions ci-après ne s'appliquent que pour les besoins de la présente directive:

- 1) "véhicule", tout véhicule à moteur, ou sa remorque ou semi-remorque, ne circulant pas sur rails;
- 2) "véhicule à moteur", tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- 3) "remorque", tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 4) "semi-remorque", une remorque conçue pour être accouplée 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 soit supportée par le véhicule à moteur;
- 5) "chargement", toutes marchandises qui seraient normalement placées dans ou sur la partie du véhicule conçue pour transporter une charge, sans y être fixées de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des caisses à claire-voie, des caisses mobiles ou des conteneurs;
- 6) "véhicule utilitaire", un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque utilisés essentiellement pour le 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;

- 7) "véhicule immatriculé dans un État membre", un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- 8) "titulaire du certificat d'immatriculation", la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 8 bis) "entreprise", une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route<sup>12</sup>;
- 9) "contrôle technique routier", le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire, réalisé par les autorités compétentes d'un État membre ou sous leur surveillance directe;
- 9 bis) "voie publique", une voie d'utilité publique générale, par exemple les routes, autoroutes et voies rapides locales, régionales ou nationales;
- 10) "contrôle technique", une inspection visant à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et est conforme aux paramètres de protection de l'environnement;
- 10 bis) "certificat de contrôle technique", un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle et contenant les résultats du contrôle technique;
- 11) "autorité compétente", l'autorité ou l'organisme public auquel l'État membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;
- 12) "inspecteur", une personne habilitée par un État membre ou par son autorité compétente à réaliser des contrôles techniques routiers initiaux et/ou plus approfondis;

---

<sup>12</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

- 13) "défaillances", les défauts techniques et autres anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;
- 14) "contrôle routier concerté", un contrôle technique routier organisé conjointement par les autorités compétentes de plusieurs États membres.

## **CHAPITRE II**

### **SYSTÈME DE CONTRÔLE ROUTIER ET OBLIGATIONS GÉNÉRALES**

#### *Article 4*

#### **Système de contrôle technique routier**

Le système de contrôle technique routier comprend les contrôles techniques routiers initiaux visés à l'article 10, paragraphe 1, et les contrôles techniques routiers plus approfondis visés à l'article 10, paragraphe 2.

#### *Article 5*

#### **Nombre de véhicules soumis au contrôle**

1. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), c) et e), et circulant sur son territoire, chaque État membre procède, chaque année civile, à un nombre approprié de contrôles routiers initiaux, en proportion du nombre total des véhicules qui sont immatriculés et/ou exploités sur son territoire.
2. *[supprimé]*

## Article 6

### Système de classification par niveau de risque<sup>13</sup>

Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), c) et e), les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances décrites à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe IV et constatées sur les véhicules exploités par des entreprises soient introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE<sup>14</sup>. Ces informations sont utilisées pour réaliser des contrôles plus étroits et plus fréquents sur les entreprises classées "à haut risque". Le système de classification par niveau de risque est administré par les autorités compétentes de l'État membre<sup>15</sup>.

## Article 7

### Responsabilités

1. Les États membres exigent que le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique périodique ou une copie et le rapport fourni lors du dernier contrôle technique routier soient conservés à bord du véhicule lorsqu'ils sont disponibles. Les États membres peuvent autoriser leurs autorités à accepter des preuves électroniques de ces contrôles lorsque ces informations sont accessibles.
2. Les États membres exigent que l'entreprise et le conducteur d'un véhicule soumis à un contrôle technique routier coopèrent avec les inspecteurs et leur donnent accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.

---

<sup>13</sup> Le considérant ci-après (10 bis) sera inséré dans le texte pour préciser le lien entre cet article et la directive 2006/22/CE: "*Le règlement (CE) n° 1071/2009 sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route exige des États membres qu'ils étendent le système de classification des risques qu'ils ont mis en place en application de la directive 2006/22/CE concernant la mise en œuvre des règles applicables au temps de conduite et au temps de repos pour couvrir d'autres domaines précis se rapportant au transport routier, y compris le contrôle technique des véhicules utilitaires. Par conséquent, les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances constatées sur les véhicules devraient être introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE.*"

<sup>14</sup> JO L 102 du 11.4.2006.

<sup>15</sup> Le considérant ci-après sera inséré dans le texte pour préciser que la mise en œuvre pratique des systèmes de classification par niveau de risque est souple: "*Les États membres peuvent arrêter les modalités techniques et administratives appropriées pour le fonctionnement des systèmes de classification par niveau de risque.*"

3. [supprimé]<sup>16</sup>

### Article 8

#### Inspecteurs

1. Les inspecteurs s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et qu'ils procèdent audit contrôle.
2. [supprimé]
3. Lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur est libre de tout conflit d'intérêt<sup>17</sup>.
4. La rémunération des inspecteurs n'est pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou plus approfondi.
5. Les contrôles techniques routiers plus approfondis sont réalisés par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues à l'article 12 et à l'annexe VI de la directive (UE) n° XXX/XXX du Parlement européen et du Conseil du [date] relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Les États membres peuvent prévoir que les inspecteurs procédant à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile sont tenus de satisfaire aux exigences précitées ou à d'autres exigences.

---

<sup>16</sup> Le considérant ci-après sera inséré: "*Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler*".

<sup>17</sup> Un considérant sera inséré pour clarifier la notion de conflit d'intérêt.

## CHAPITRE III

### PROCÉDURES DE CONTRÔLE

#### *Article 9*

#### **Sélection des véhicules en vue d'un contrôle routier initial**

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, les inspecteurs peuvent sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé visées dans la directive 2006/22/CE. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés de manière aléatoire en vue d'un contrôle ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou l'environnement.

#### *Article 10*

#### **Nature des contrôles techniques routiers et méthodes employées**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les véhicules sélectionnés conformément à l'article 9 fassent l'objet d'un contrôle technique routier initial.

Lors de chaque contrôle technique routier initial, l'inspecteur:

- a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le rapport de contrôle technique routier, conservés à bord, le cas échéant, ou les preuves électroniques de ces contrôles conformément à l'article 7, paragraphe 1;
- b) procède à une évaluation visuelle de l'état du véhicule;
- c) peut procéder à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 13;

- d) peut procéder à des vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier plus approfondi ou pour demander que les défaillances soient corrigées sans tarder conformément à l'article 14, paragraphe 1.

Si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, l'inspecteur vérifie si elles ont ou non été corrigées.

2. En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier plus approfondi.
- 2 bis. Le contrôle technique routier plus approfondi porte sur un, sur plusieurs ou sur l'ensemble des points énumérés à l'annexe II et prend en compte les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.
3. Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, l'inspecteur ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste.
4. *[supprimé]*

#### *Article 11*

#### **Installations**

1. Les contrôles techniques routiers plus approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile ou d'une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle, comme prévu par la directive (UE) n° XXX/XXX du Parlement européen et du Conseil du [date] relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

2. Lorsque les contrôles plus approfondis doivent être effectués dans un centre de contrôle ou dans une installation de contrôle routier désignée, il convient d'utiliser le centre ou l'installation disponible le plus proche.
3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers plus approfondis, y compris les équipements nécessaires pour procéder à l'évaluation requise de l'état des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements requis pour vérifier un point évoqué lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation où un contrôle approfondi de ce point peut être effectué.

#### *Article 12*

#### **Appréciation des défaillances**

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe II contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité.
2. Les défaillances constatées lors du contrôle technique routier des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes:
  - défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sûreté du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures;
  - défaillances majeures susceptibles de compromettre la sûreté 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;
  - défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 doit être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances des mêmes éléments à contrôler tels qu'ils sont énumérés à l'annexe II (Étendue du contrôle) peut être classé dans la catégorie suivante en termes de défaillances s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

### *Article 13*

#### **Règles spécifiques concernant le contrôle de l'arrimage du chargement<sup>18</sup>**

1. Lors d'un contrôle routier, un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle de l'arrimage de son chargement conformément à l'annexe IV, afin de s'assurer que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la conduite ou constituer une menace pour la vie, la santé, les biens ou l'environnement. Les contrôles peuvent avoir pour but de vérifier qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte:
  - la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales; et
  - les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé à la cargaison **ou** se déplacer hors de la surface de chargement.
2. *[supprimé]*
3. *[supprimé]*

---

<sup>18</sup> Le **considérant** ci-après sera inséré: "*Il incombe à toutes les parties associées au processus logistique, y compris les emballeurs, les chargeurs, les compagnies de transport et les conducteurs, de s'assurer que le chargement est convenablement emballé et chargé à bord d'un véhicule approprié.*"

- 3 *bis*. 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 (ADR)<sup>19</sup>, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage peuvent être effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes figurant à l'annexe IV, section I. La version la plus récente des normes figurant à l'annexe IV, section I, point 5, peut être utilisée.
4. Les procédures de suivi visées à l'article 14 peuvent également s'appliquer en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.
5. Les États membres prévoient que le personnel qui procède aux contrôles de l'arrimage du chargement est dûment formé à cet effet.

#### *Article 14*

#### **Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques**

1. Les États membres prévoient que toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou plus approfondi doit être corrigée sans retard injustifié.
2. L'inspecteur peut décider que le véhicule devra subir un contrôle technique complet dans un délai donné si le véhicule est immatriculé dans l'État membre où le contrôle technique routier a lieu. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, l'autorité compétente peut inviter l'autorité compétente de cet État membre, par l'intermédiaire des points de contact visés à l'article 17, à procéder à un nouveau contrôle technique de ce véhicule, conformément à la procédure décrite à l'article 18, paragraphe 2. Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé dans un pays ne faisant pas partie de l'Union, les États membres peuvent décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.

---

<sup>19</sup> Transposé par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008), modifiée par la directive 2012/45/UE de la Commission (JO L 332 du 4.12.2012).

3. En présence d'un quelconque défaut devant être corrigé rapidement ou immédiatement, l'État membre ou l'autorité compétente peut restreindre ou interdire l'utilisation du véhicule jusqu'à ce que ces défaillances aient été corrigées. L'autorisation peut être accordée de conduire un tel véhicule jusqu'à l'atelier de réparation le plus proche où ces défaillances critiques pourront être corrigées, à condition que le véhicule soit suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route. Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté en un lieu où il pourra être réparé.

*Article 15*

**Redevance**

*[supprimé]*

*Article 16*

**Rapport de contrôle et base de données nationale relative aux contrôles routiers<sup>20</sup>**

1. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations ci-après sont communiquées à l'autorité compétente:
  - a) le pays d'immatriculation du véhicule;
  - b) la catégorie du véhicule;
  - c) le résultat du contrôle technique routier initial.

---

<sup>20</sup> Un considérant sera élaboré pour préciser ce qu'il doit advenir des véhicules immatriculés dans un pays tiers.

2. À l'issue d'un contrôle plus approfondi, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe V<sup>21</sup>. Les États membres prévoient qu'une copie du rapport d'inspection est communiquée au conducteur du véhicule.
3. L'inspecteur communique dans un délai raisonnable à l'autorité compétente les résultats des contrôles techniques routiers plus approfondis. L'autorité compétente conserve ces informations pendant une durée minimale de 36 mois à compter de la date de leur réception.

## CHAPITRE IV

### COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

#### *Article 17*

#### **Désignation de points de contact<sup>22</sup>**

1. Chaque État membre désigne un point de contact qui doit:
  - assurer la coordination avec les points de contact désignés par les autres États membres en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 18;
  - transmettre à la Commission les données visées à l'article 20;
  - faciliter tout autre échange d'informations et toute assistance aux points de contact d'autres États membres.

---

<sup>21</sup> Il sera indiqué dans un considérant que la Commission devrait examiner la possibilité d'intégrer d'autres rapports à l'annexe V.

<sup>22</sup> Le considérant ci-après sera ajouté: "*Il convient que la désignation des points de contact s'effectue dans le respect des dispositions constitutionnelles et du niveau de compétences qui en découle.*"

2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact au plus tard [*un an après la date de transposition de la présente directive*] et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste mise à jour de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

#### *Article 18*

### **Coopération entre États membres**

1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou une interdiction de l'exploitation du véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact notifie les résultats de ce contrôle au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule. Cette notification porte notamment sur les éléments du rapport du contrôle routier énumérés à l'annexe V et intervient, dans toute la mesure du possible, par l'intermédiaire du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009. La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques au point de contact de l'État membre d'immatriculation, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.
2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule, le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé peut demander, par l'intermédiaire du point de contact, à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé de prendre des mesures de suivi appropriées, telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique, comme prévu à l'article 14.

#### *Article 19*

### **Contrôles routiers concertés**

Les États membres organisent périodiquement des activités de contrôle routier concertées. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE.

*Article 20*

**Transmission d'informations à la Commission**

1. Avant le 31 mars de l'année suivant la fin de chaque période de deux ans, les États membres transmettent à la Commission par voie électronique les données collectées au cours des deux dernières années civiles concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire et indiquant:
  - a) le nombre de véhicules contrôlés;
  - b) la catégorie des véhicules contrôlés;
  - c) le pays d'immatriculation des véhicules;
  - d) pour les contrôles plus approfondis, les aspects contrôlés et les points défectueux, conformément à l'annexe V, point 10.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1<sup>er</sup> janvier [année].

2. La Commission adopte des règles détaillées concernant le format dans lequel les données visées au paragraphe 1 doivent être transmises par voie électronique conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2. Dans l'attente de ces règles, c'est le formulaire type d'établissement des rapports fourni à l'annexe VI qui est utilisé.

Elle transmet les données recueillies au Parlement européen et au Conseil.

## CHAPITRE V

### DISPOSITIONS EN MATIERE DE COMPETENCES DELEGUEES ET DE COMPETENCES D'EXECUTION

#### *Article 21*

#### **Actes délégués**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 22, en ce qui concerne la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, afin de tenir compte des changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation visée audit article, sans en affecter la portée.

#### *Article 22*

#### **Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. La délégation de pouvoir prévue à l'article 21 est accordée à la Commission pour une durée de cinq ans [*à compter de la date de transposition de la présente directive*]. La Commission établit un rapport sur la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de cette période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation au plus tard trois mois avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 21 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 21 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

### *Article 23*

#### **Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

## CHAPITRE VI

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 24*

##### **Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
2. *[supprimé]*
3. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard [*trois ans après la date de transposition de la présente directive*] et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

#### *Article 25*

##### **Abrogation**

La directive 2000/30/CE est abrogée à compter du [*date de transposition de la présente directive*].

Article 25 bis

**Transposition<sup>23</sup>**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard trente-six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent sans délai à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions quarante-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Ils appliquent les dispositions relatives au système de classification par niveau de risque visé à l'article 6 quatre-vingt quatre mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

---

<sup>23</sup> La Commission a l'intention de demander que le texte ci-après soit inséré dans un considérant, à examiner ultérieurement sur la base d'une justification appropriée: "*Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.*"

*Article 26*

**Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 26 bis*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

---

## ANNEXE I

*[supprimée]*

---

## ANNEXE II

*[fusionnée avec l'annexe III]*

### ÉTENDUE DU CONTRÔLE

### TABLE DES MATIÈRES

#### 1. ASPECTS CONTRÔLÉS

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

#### 2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement ont été marqués d'un (E).

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

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

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau 1 ci-dessous, 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 doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Si la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes.

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

## ANNEXE III

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

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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences)1	Contrôle visuel.	(a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		(b) Numéro manquant ou illisible		X	
		(c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série	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		
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
<b>1.1. État mécanique et fonctionnement</b>					
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. 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 alors que le système de freinage est activé. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	(a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X	X
		(b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou utilisé.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérifier le temps nécessaire pour que la pression à vide ou la pression d'air atteigne une valeur de service sûre et que les avertisseurs, la valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge fonctionnent.	(a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). au moins deux actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	X
		(b) 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	
		(c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		(d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		(e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Vérification fonctionnelle.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	(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	
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	(a) Verrouillage insuffisant.		X	
		(b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		(c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		(d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		(e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	(a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		X	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. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	(a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		(d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein touché.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	(a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		(b) Purgeur inopérant.		X	
		(c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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. Ne fonctionne pas.		X	X
		(b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		(c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		(d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		(e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		(f) Témoin du liquide des freins 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.			X
		(b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites et des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		(c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité		X	X
		(d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	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. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		(c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).		X	X
		(d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré		X	X
		(e) Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	(a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque min. atteinte) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins ((marque minimum pas visible)		X	X
		(b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.). Performances de freinage réduites.		X	X
		(c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	(a) Tambour ou disque présentant une usure. Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé		X	X
		(b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.). Performances de freinage fortement réduites		X	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. Performances de freinage réduites		X	X
		(b) Usure ou corrosion excessive d'un composant. Performances de freinage réduites		X	X
		(c) Câble ou articulation mal fixé.		X	
		(d) Guide de câble défectueux.		X	
		(e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(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. Performances de freinage réduites		X	X
		(b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites		X	X
		(c) Fixation insuffisante ou mauvais montage du cylindre. Performances de freinage réduites		X	X
		(d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		(e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		(f) Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé. Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	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.	
(b) Mauvais réglage de la liaison.				X	
(c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.				X	X
(d) Mécanisme manquant (si requis)					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. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnecter l'accouplement à frein 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 excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites		X	X
		(b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		(c) Fixation insuffisante ou mauvais montage d'un élément.		X	
		(d) Modification dangereuse d'un élément <sup>(3)</sup> Performances de freinage réduites		X	X
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	Manquant.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Efficacité insuffisante.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.2 Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performance (E)	Durant un essai sur une machine d'essai de frein statique, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	(a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		(b) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. 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	X
		(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		(d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		(e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique 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> : catégorie N1: 45% catégories M1, M2 et M3: 50% <sup>3</sup> catégories N2 et N3: 43% <sup>4</sup> catégories [...], O3 et O4: 40% <sup>5</sup>  Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	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.  Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		(b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.  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	X
		(c) 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.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>6</sup> de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.  Résultats inférieurs à 50 % des valeurs indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai		X	X

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les catégories de véhicules ne relevant du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

<sup>3</sup> 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1er octobre 1991.

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

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 2,2m/s<sup>2</sup> pour les véhicules de catégorie N1, N2 et N3.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur une machine d'essai de frein statique.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.  Résultats inférieurs à 50 % des valeurs d'efficacité indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai		X	X
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	Ne donne pas au moins pour tous les véhicules un coefficient de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.  Résultats inférieurs à 50 % des valeurs indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai		X	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.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
<b>2. DIRECTION</b>					
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. Fonctionnalité réduite.		X	X
		(b) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite		X	X
		(c) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite		X	X
		(d) Manque d'étanchéité. Formation de gouttes	X	X	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse.	(a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible		X	X
		(b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		(c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		(d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier touchée		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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.  Jeu excessif ou risque de dissociation		X	X
		(b) Usure excessive des articulations.  Risque très grave de détachement.		X	X
		(c) Fêlure ou déformation d'un élément.  Fonctionnalité touchée		X	X
		(d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		(e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		(f) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> .  Fonctionnalité touchée		X	X
		(g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré.  Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.	X	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 l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	(a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		(b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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). Réservoir insuffisant		X	X
		(c) Mécanisme inopérant. Direction touchée		X	X
		(d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée		X	X
		(e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée		X	X
		(f) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Direction touchée		X	X
		(g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée		X	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. Risque très grave de détachement.		X	X
		Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		(c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		(d) Modification présentant un risque		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.2.2. Colonne/fourches et amortisseurs de direction	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) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		(b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		(c) Raccord souple détérioré.		X	
		(d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		(e) 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.	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> . Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) (2)	Contrôle visuel.	Défaut manifeste d'alignement 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. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		(b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée		X	X
		(c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	(a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		(b) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
<b>3. VISIBILITÉ</b>					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glace du pare-brise) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glace 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-glace du pare-brise) Gêne dans la zone de balayage des essuie-glace du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	X		
		(b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> , (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glace du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	X		
		(c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glace du pare-brise		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	(a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . (au moins deux possibilités de rétrovision disponibles) Moins de deux rétroviseurs disponibles	X		
		(b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.	X		
		(c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Conformité aux exigences (1)	(a) Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6 Système de désembuage (X) <sup>(2)</sup>	Conformité aux exigences (1)	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
<b>4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</b>					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Conformité aux exigences (1)	(a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, plus d'un tiers fonctionnent)	X		
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		(b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		Système de projection (réflecteur et glace) gravement défectueux ou manquant.		X	
		(c) 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	Conformité aux exigences (1)	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> (nombre de feux allumés en même temps).	X		
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences(1)	Conformité aux exigences (1)	(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 la 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.	Dispositif inopérant.	X		
		Si lampes à décharge gazeuse.		X	

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Fonctionnement retardé. Totalelement inopérante	X	X	X
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences(1).	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage <sup>7</sup> non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	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, plus d'1/3 fonctionnent). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent	X	X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Totalelement inopérante	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage <sup>7</sup> 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 et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, plus d'1/3 fonctionnent) Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent	X	X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2 Réglage (X)(2)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des phares	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Inopérante	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.5.4. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <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 et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		(b) Glace défectueuse	X		
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences(1)	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.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X		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. Source lumineuse défectueuse, source lumineuse unique	X		X
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.7.2 Conformité avec les exigences(1).	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel	(a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché	X		
		(b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute	X	X	
		Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . 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 et fonctionnement	Conformité aux exigences (1)	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X		
		Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences(1)	Conformité aux exigences (1)				
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	(a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X		
		(b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		(c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X	
		Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	(a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		(b) Câblage légèrement détérioré. Câblage gravement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		(c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque important d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) (2)	Conformité aux exigences (1)	(a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu émetteur/rélecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		(b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		(c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	(a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X	
		(b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses	X	X	
		(c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		(d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		(e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
<b>5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION</b>					
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. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		(c) Modification présentant un risque <sup>(5)</sup> . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante		X	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. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée		X	X
		(c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée		X	X
		(d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5.1.3. Roulements de roues (+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) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction		X	X
		(b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	(a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		(b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue.	(a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		(b) Mauvais placement des frettes de jante. Risque de détachement		X	X
		(c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		(d) Taille 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 l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>(1)</sup> et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite		X	X
		(b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.			
		(d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée		X	X
		(e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient visible. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	X
		(f) Frottement du pneu contre d'autres composants (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		(g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
5.3.	Suspension				
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs  (+E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible	(a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.  Jeu visible. Fixations très mal attachées		X	X
		(b) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.  Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		(c) Ressort manquant.  Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		(d) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup>  Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur desserré.	X		
		(b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		(c) 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. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée		X	
		(b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		(c) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X
5.3.4.Suspension joints  (+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 articulations de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée		X	X
		(b) Capuchon anti-poussière gravement détérioré. Capuchon anti-poussière 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. Fonctionnalité du système gravement touchée		X	X
		(c) Fuite audible dans le système.		X	
		(d) Modification présentant un risque		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
<b>6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</b>					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. Condition générale	Contrôle visuel.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.		X	X
		a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		(a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	(b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		(c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
	(d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X		
	(e) 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	
	(f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>(1)</sup> .			X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel	(a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		(b) 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; Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de 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 inutilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		(b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		(c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		(d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		(e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		(f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation.	X	X	
		(g) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> (pièces principales)		X	X
		(h) Attelage trop faible, incompatible ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	(a) Boulons de fixation desserrés ou manquants Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X
		(b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		(c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		(d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		(e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		(f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		(g) Capuchon anti-poussière gravement détérioré. Capuchon anti-poussière manquant ou cassé.	X	X	
		(h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9 Performance du moteur (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	(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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	(a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Risque de chute		X	X
		(b) Montant mal fixé. Stabilité altérée		X	X
		(c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		(d) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	(a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité altérée		X	X
		(b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		(c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses 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	X
		(d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X
6.2.3. Portières et serrures	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). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		(c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	(a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		(b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	(a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		(b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2.7. Commandes de conduite	Conformité aux exigences (1)	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	(a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante	X	X	
		(b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	(a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		(b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise	X	X	
		(c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	(a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		(b) Distance insuffisante avec la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec la roue (ailes).	X	X	
		(c) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Pneus non suffisamment couverts.	X	X	
<b>7. AUTRE MATÉRIEL</b>					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	(a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité altérée		X	X
		(b) Ancrage desserré		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée.		X	
		(b) Ceinture endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
	(c) Ceinture non conforme aux exigences <sup>(1)</sup>		X		
	(d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
	(e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	Prétensionneur manifestation manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Coussin gonflable	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Coussins gonflables manifestation manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		(b) Coussin gonflable manifestation inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	L'indicateur de dysfonctionnement de l'SRS fait état d'une défaillance du système. Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	
7.2. Extincteur (X)(2)	Contrôle visuel	(a) Manquant.		X	
		(b) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Si exigé (par ex., taxis, autobus, autocars, etc.)	X		X
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		(b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si 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)(2)	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)2	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. Totalemment inopérant	X		X
		(b) Commande mal fixée.	X		
		(c) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.8 Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	(a) Non conforme aux exigences (1). Manquant (si exigé).	X	X	
		(b) Fonctionnement altéré Totalemment inopérant	X	X	
		(c) Éclairage insuffisant. Dépourvu d'éclairage.	X	X	
Tachygraphe (si installé/exigé)	Contrôle visuel	(a) Pas installé conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		(b) Dispositif inopérant.		X	
		(c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		(d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.		X	
		(e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		(f) 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) Pas installé conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		(b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		(c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		(d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		(e) Plaque manquante ou illisible		X	
		(f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X)(2)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire le nombre de km parcourus ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par un véhicule		X	
		(b) Manifestement inopérant.		X	
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.  Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		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	
<b>8. NUISANCES</b>					
8.1. Bruit					
8.1.1 Système antibruit (+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)	(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.  Très grand risque de chute.		X	X
8.2. Émissions à l'échappement					
8.2.1 Émissions des moteurs à essence					
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	(a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		(b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		(c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.1.2 Émissions gazeuses (E)	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>(1)</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD).  Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	(a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou		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 <sup>(1)</sup> . 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% <sup>7</sup> – moteur tournant au ralenti accéléré: 0.2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		(c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur		X	
		(d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
		) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	
8.2.2 Émissions des moteurs diesel					
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	(a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		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 1er janvier 1980.	a) 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 relevé du système de diagnostic embarqué (OBD).	(a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences <sup>(1)</sup> , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;		X	

<sup>7</sup> Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne A ou B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	(b) Mise en condition du véhicule: 1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;	(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences <sup>(1)</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,  pour les moteurs à aspiration naturelle: 2.5 m <sup>-1</sup> , pour les moteurs turbocompressés: 3.0 m <sup>-1</sup> , 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> : 1.5 m <sup>-1</sup> <sup>8</sup>		X	
	2. Exigences concernant la mise en condition: 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. ii) Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.				

<sup>8</sup> Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE, ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>c) Procédure d'essai:</p> <p>1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 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 catégories M2, M3, N2 ou N3;</p>	(c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	
	<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>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<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 dépassent largement les valeurs 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> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>				
8.4 Autres points liés à l'environnement					
8.4.1 Fuites de liquide		<p>Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.</p> <p>Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.</p>		X	X
<b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3</b>					
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. Risque de blessures	X	X	
		(c) Commande d'urgence défectueuse		X	
		(d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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. Signalisation des issues de secours manquante.	X		
		(c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Accès bloqué.		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X		
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		(c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) (2)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X		
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X		
		Issue de secours obstruée.		X	
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X		
		b) Protection du conducteur mal fixée Risque de blessures	X		X
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement operation	Dispositifs défectueux Totalemment inopérant	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité altérée		X	X
		(b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	(a) Mauvais état. Endommagés. Stabilité altérée	X	X	X
		(b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X)(2)	Conformité aux exigences (1)	Système défectueux. Totalemment inopérant	X	X	
9.9. Notices (X)(2)	Contrôle visuel	(a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		Informations erronées.		X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1 Portières	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 handicapées (X) <sup>(2)</sup>					
9.11.1 Portières, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement fonctionnementfonctionnement fonctionnementfonctionnement l'exploitation;	(a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		(b) Mauvais état. Stabilité altérée. Risque de blessures	X	X	
		(c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		(d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin	(a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		(b) Mauvais état. Stabilité altérée. Risque de blessures	X	X	
		(c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents		X	

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations d'adaptation 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.
- (2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet disproportionné sur l'environnement.
- (E) Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

## ANNEXE IV

### I. PRINCIPES RELATIFS A L'ARRIMAGE DU CHARGEMENT

1. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule:
  - dans la direction du déplacement du véhicule: 0,8 fois le poids du chargement et
  - dans la direction latérale: 0,5 fois le poids du chargement et
  - dans le sens inverse de la direction du véhicule: 0,5 fois le poids du chargement et
  - et, de manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement<sup>1</sup>.
  
2. Pour la répartition du chargement, il est tenu compte de la charge maximale autorisée par essieu ainsi que de la charge minimale nécessaire par essieu, en respectant les limites de la masse maximale autorisée d'un véhicule, conformément aux dispositions légales relatives aux poids et aux dimensions des véhicules.
  
3. Lors de l'arrimage du chargement, les exigences applicables en ce qui concerne la résistance de certains composants du véhicule, tels que le hayon avant, les ridelles latérales, le hayon arrière, les colonnes ou les points d'arrimage sont prises en compte lorsque ces éléments sont utilisés pour l'arrimage du chargement.
  
4. Pour l'arrimage du chargement, il est possible d'utiliser l'une des méthodes de retenue suivantes ou une combinaison de ces méthodes:
  - le verrouillage;
  - le blocage (local/général);
  - l'arrimage direct;
  - l'arrimage couvrant.

---

<sup>1</sup> Le considérant ci-après sera ajouté au texte: "*L'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. Le chargement devrait dès lors être arrimé de façon à résister aux accélérations subies lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique. Pour des raisons pratiques, les forces massiques résultant de ces accélérations devraient être utilisées comme des valeurs limites, sur la base de normes européennes.*"

## 5. Normes applicables:

<b>Norme</b>	<b>Objet</b>
- 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

## II. INSPECTION DE L'ARRIMAGE DU CHARGEMENT

### 1. CLASSIFICATION DES DEFAILLANCES

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

- Défaillance mineure: il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils de prudence pourraient être nécessaires.
- 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.

- 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 doit être classée dans la catégorie de gravité suivante, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

## **2. METHODES DE CONTROLE**

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. APPRECIATION DES DEFAILLANCES**

Le tableau 1 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 chapitre II.1, au cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et devraient être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières - notamment 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<sup>1</sup> concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, des exigences plus spécifiques peuvent être d'application.

---

<sup>1</sup> JO L 249 du 17.10.1995, p. 35.

Tableau 1

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		mineure	majeure	critique
	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement	À l'appréciation de l'inspecteur		
	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionné(e)s	À l'appréciation de l'inspecteur		
	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 10)	À l'appréciation de l'inspecteur		
	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10)	À l'appréciation de l'inspecteur		
<b>10</b>	<b>Adéquation du véhicule</b>			
<b>10.1</b>	<b>Paroi avant</b> (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1	Pièce endommagée par la rouille ou déformée Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.		x	x
10.1.2	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté		x	x
<b>10.2.</b>	<b>Parois latérales</b> (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures Pièce fissurée; Charnières ou serrures manquantes ou inopérantes		x	x
10.2.2.	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est) Résistance insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.2.3.	Panneaux des parois latérales, mauvais état Pièce fissurée		x	x
<b>10.3.</b>	<b>Paroi arrière</b> (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures Pièce fissurée; Charnières ou serrures manquantes ou inopérantes		x	x
10.3.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est) Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
<b>10.4.</b>	<b>Colonnes</b> (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable		x	x
10.4.2.	Résistance insuffisante ou conception déficiente Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté		x	x
<b>10.5.</b>	<b>Points d'arrimage</b> (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	Mauvais état ou conception déficiente Incapable de supporter les forces d'arrimage requises		x	x
10.5.2.	Nombre insuffisant Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises		x	x
<b>10.6.</b>	<b>Structures spéciales exigées</b> (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	En mauvais état, endommagées Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue		x	x
10.6.2.	Pas adaptées au chargement transporté Manquantes		x	x
<b>10.7.</b>	<b>Plancher</b> (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	En mauvais état, endommagées Pièce fissurée; Incapable de résister au chargement		x	x
10.7.2.	Limite de charge insuffisante Incapable de résister au chargement		x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		mineure	majeure	critique
<b>20</b>	<b>Méthodes de retenue</b>			
<b>20.1.</b>	<b>Verrouillage, blocage et arrimage direct</b>			
<b>20.1.1</b>	<b>Ancrage direct de la charge (blocage)</b>			
20.1.1.1	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi		X	X
20.1.1.2.	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi		X	X
20.1.1.3.	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi		X	X
<b>20.1.2.</b>	<b>Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière</b>			
20.1.2.1.	Ancrage au véhicule inadapté Ancrage insuffisant Incapable de résister aux forces de retenue, desserré	X	X	X
20.1.2.2.	Fixation inadaptée Fixation insuffisante Totalelement dénuée d'efficacité	X	X	X
20.1.2.3.	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation Équipement de fixation totalement inadéquat		X	X
20.1.2.4.	Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage La méthode choisie est totalement inadéquate		X	X
<b>20.1.3</b>	<b>Fixation directe par filets et bâches</b>			
20.1.3.1.	État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état) Dispositifs de retenue de la charge endommagés Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés	X	X	X
20.1.3.2.	Résistance insuffisante des filets et des bâches Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées		X	X
20.1.3.3.	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées		X	X
20.1.3.4.	Mauvaise adéquation des filets et des bâches Totalement inadéquat		X	X
<b>20.1.4.</b>	<b>Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres</b>			
20.1.4.1.	Adéquation de la séparation et du remplissage Séparation ou espaces libres trop importants		X	X
<b>20.1.5.</b>	<b>Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)</b>			
20.1.5.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates Inférieures aux 2/3 de la valeur requise		X	X

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		mineure	majeure	critique
<b>20.2.</b>	<b>Arrimage anti-frottement</b>			
<b>20.2.1.</b>	<b>Obtention des forces d'arrimage requises</b>			
20.2.1.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates Inférieures aux 2/3 de la valeur requise		X	X
<b>20.3.</b>	<b>Dispositifs de retenue de la charge utilisés</b>			
20.3.1	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge Dispositif totalement inadéquat		X	X
20.3.2.	L'étiquetage (par ex. plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état L'étiquetage (par ex. plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré	X	X	
20.3.3.	Dispositifs de retenue de la charge endommagés Dispositifs de retenue gravement détériorés et plus en état d'être utilisés		X	X
20.3.4.	Treuil mal employés Treuil défectueux		X	X
20.3.5.	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par ex., absence de protection des coins) Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par ex. nœuds)		X	X
20.3.6.	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis Inférieures aux 2/3 de la force requise		X	X
<b>20.4.</b>	<b>Équipements supplémentaires</b> (par ex., tapis antiglisser, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	équipement utilisé inadéquat équipement utilisé incorrect ou défectueux équipement utilisé totalement inadéquat	X	X	X
<b>20.5.</b>	<b>Transport de produits en vrac, légers ou meubles</b>			
20.5.1.	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptible de perturber la circulation constituent un danger pour la circulation		X	X
20.5.2.	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate Perte de chargement constituant un danger pour la circulation		X	X
20.5.3.	Produits légers non recouverts Perte de chargement constituant un danger pour la circulation		X	X
<b>20.6.</b>	<b>Transport de bois ronds</b>			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins)			X
20.6.2.	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates Inférieures aux 2/3 de la valeur requise		X	X
<b>30</b>	<b>Charge sans aucun arrimage</b>			X

**ANNEXE V**

**(recto)**

**MODELE DE RAPPORT DE CONTROLE TECHNIQUE ROUTIER PLUS DETAILLE COMPORTANT  
UNE LISTE DE POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTROLE**

1. Lieu du contrôle.....
2. Date.....
3. Heure .....
4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule .....
5. Identification / numéro d'identification du véhicule (NIV) .....

6. Catégorie de véhicule

a)	N2 <sup>(a)</sup> (3,5 à 12 t)	<input type="checkbox"/>
b)	N3 <sup>(a)</sup> (plus de 12 t)	<input type="checkbox"/>
c)	O3 <sup>(a)</sup> (3,5 à 10 t)	<input type="checkbox"/>
d)	O4 <sup>(a)</sup> (plus de 10 t)	<input type="checkbox"/>
e)	M2 <sup>(a)</sup> (>9 sièges <sup>(b)</sup> à 5 t)	<input type="checkbox"/>
f)	M3 <sup>(a)</sup> (>9 sièges <sup>(b)</sup> plus de 5 t)	<input type="checkbox"/>
g)	Autre catégorie de véhicule: (veuillez préciser)	<input type="checkbox"/>

7. Kilométrage au moment de l'inspection
8. Entreprise effectuant le transport
  - a) Nom et adresse .....
  - .....
  - b) Numéro de la licence communautaire <sup>(c)</sup> (règlements (CE) n° 1072/2009 et n° 1073/2009).....
9. Nom du conducteur .....

10. Liste de contrôle

	Vérifié (d)	Défaut(e)
(0) identification <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) équipement de freinage	<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, pneus, 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 <sup>(f)</sup> et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) nuisances y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) contrôles supplémentaires pour les véhicules M2 et M3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) arrimage du chargement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats du contrôle

Conforme	<input type="checkbox"/>
Défectueux	<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques, ou restriction à son utilisation	<input type="checkbox"/>

12. Divers/remarques: .....

13. Autorité/Agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature:

Autorité/agent ou inspecteur chargé des essais

Conducteur

.....

.....

Remarques:

- (a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 2.
- (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 aux annexes II ou IV de la directive XX/XX/XX 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 II ou IV du règlement XX/XX/XX.

(verso)

<p><b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b></p> <p>0.1. Plaques d'immatriculation</p> <p>0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série</p> <p><b>1. ÉQUIPEMENT DE FREINAGE</b></p> <p>1.1. État mécanique et fonctionnement</p> <p>1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service</p> <p>1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage</p> <p>1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs</p> <p>1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse</p> <p>1.1.5. Robinet de freinage à main</p> <p>1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage</p> <p>1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)</p> <p>1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)</p> <p>1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression</p> <p>1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)</p> <p>1.1.11. Conduites rigides des freins</p> <p>1.1.12. Flexibles des freins</p> <p>1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins</p> <p>1.1.14. Tambours de freins, disques de freins</p> <p>1.1.15. Câbles de freins, timonerie</p> <p>1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)</p> <p>1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge</p> <p>1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs</p> <p>1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)</p> <p>1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque</p> <p>1.1.21. Système de freinage complet</p> <p>1.1.22. Prises d'essai</p> <p>1.2. Performances et efficacité du frein de service</p> <p>1.2.1. Performance</p> <p>1.2.2. Efficacité</p> <p>1.3. Performances et efficacité du frein de secours</p> <p>1.3.1. Performance</p> <p>1.3.2. Efficacité</p>	<p><b>4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</b></p> <p>4.1. Phares</p> <p>4.1.1. État et fonctionnement</p> <p>4.1.2. Orientation</p> <p>4.1.3. Commutation</p> <p>4.1.4. Conformité aux exigences</p> <p>4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison</p> <p>4.1.6. Lave-phares</p> <p>4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit</p> <p>4.2.1. État et fonctionnement</p> <p>4.2.2. Commutation</p> <p>4.2.3. Conformité aux exigences</p> <p>4.3. Feux stop</p> <p>4.3.1. État et fonctionnement</p> <p>4.3.2. Commutation</p> <p>4.3.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse</p> <p>4.4.1. État et fonctionnement</p> <p>4.4.2. Commutation</p> <p>4.4.3. Conformité aux exigences</p> <p>4.4.4. Fréquence de clignotement</p> <p>4.5. Feux de brouillard avant et arrière</p> <p>4.5.1. État et fonctionnement</p> <p>4.5.2. Orientation</p> <p>4.5.4. Commutation</p> <p>4.5.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.6. Feu de marche arrière</p> <p>4.6.1. État et fonctionnement</p> <p>4.6.2. Commutation</p> <p>4.6.3. Conformité aux exigences</p> <p>4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière</p> <p>4.7.1. État et fonctionnement</p>	<p>6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)</p> <p>6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement</p> <p>6.1.5. Support de la roue de secours</p> <p>6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de remorquage</p> <p>6.1.7. Transmission</p> <p>6.1.8. Supports de moteur</p> <p>6.1.9. Performances du moteur</p> <p>6.2. Cabine et carrosserie</p> <p>6.2.1. État</p> <p>6.2.2. Fixation</p> <p>6.2.3. Portières et serrures</p> <p>6.2.4. Plancher</p> <p>6.2.5. Siège du conducteur</p> <p>6.2.6. Autres sièges</p> <p>6.2.7. Commandes de conduite</p> <p>6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine</p> <p>6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs</p> <p>6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections</p> <p><b>7. AUTRE ÉQUIPEMENT</b></p> <p>7.1. Ceintures/boucles de sécurité</p> <p>7.1.1. Sécurité de montage</p> <p>7.1.2. État</p> <p>7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité</p> <p>7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité</p> <p>7.1.5. Airbag</p> <p>7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)</p> <p>7.2. Extincteur</p> <p>7.3. Serrures et dispositif antivol</p> <p>7.4. Triangle de signalisation</p> <p>7.5. Trousse de secours</p> <p>7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)</p> <p>7.7. Avertisseur sonore</p> <p>7.8. Tachymètre</p>
---	--	--

<p>1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement</p> <p>1.4.1. Performance</p> <p>1.4.2. Efficacité</p> <p>1.5. Performance du système de freinage d'endurance</p> <p>1.6. Dispositif antiblocage</p> <p>1.7 Système de freinage électronique</p> <p>1.8 Liquide de frein</p> <p><b>2. DIRECTION</b></p> <p>2.1. État mécanique</p> <p>2.1.1. État de la direction</p> <p>2.1.2. Fixation du boîtier de direction</p> <p>2.1.3. État de la timonerie de direction</p> <p>2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction</p> <p>2.1.5. Direction assistée</p> <p>2.2. Volant de direction et colonne de direction</p> <p>2.2.1. État du volant de direction</p> <p>2.2.2. Colonne de direction</p> <p>2.3. Jeu dans la direction</p> <p>2.4. Réglage de la géométrie</p> <p>2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque</p> <p>2.6. Direction assistée électronique</p> <p><b>3. VISIBILITÉ</b></p> <p>3.1. Champ de vision</p> <p>3.2. État des vitrages</p> <p>3.3. Rétroviseurs</p> <p>3.4. Essuie-glace</p> <p>3.5. Lave-glace du pare-brise</p> <p>3.6. Système de désembuage</p>	<p>4.7.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.8. Catadioptrés, marquages signalétique et plaques réfléchissantes arrière</p> <p>4.8.1. État</p> <p>4.8.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage</p> <p>4.9.1. État et fonctionnement</p> <p>4.9.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque</p> <p>4.11. Câblage électrique</p> <p>4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires</p> <p>4.13. Batterie</p> <p><b>5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION</b></p> <p>5.1. Essieux</p> <p>5.1.1. Essieux</p> <p>5.1.2. Porte-fusées</p> <p>5.1.3. Roulements de roues</p> <p>5.2. Roues et pneus</p> <p>5.2.1. Moyeu de roue</p> <p>5.2.2. Roues</p> <p>5.2.3. Pneumatiques</p> <p>5.3. Suspension</p> <p>5.3.1. Ressorts et stabilisateurs</p> <p>5.3.2. Amortisseurs</p> <p>5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension</p> <p>5.3.4. Points de suspension</p> <p>5.3.5. Suspension pneumatique</p> <p><b>6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</b></p> <p>6.1. Châssis ou cadre et accessoires</p> <p>6.1.1. État général</p> <p>6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux</p>	<p>7.9. Tachygraphe</p> <p>7.10. Limiteur de vitesse</p> <p>7.11. Compteur kilométrique</p> <p>7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)</p> <p><b>8. NUISANCES</b></p> <p>8.1 Système de suppression du bruit</p> <p>8.2. Émissions à l'échappement</p> <p>8.2.1. Émissions des moteurs à essence</p> <p>8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement</p> <p>8.2.1.2. Émissions gazeuses</p> <p>8.2.2. Émissions des moteurs diesel</p> <p>8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement</p> <p>8.2.2.2. Opacité</p> <p>8.3. Suppression des interférences électromagnétiques</p> <p>8.4. Autres points liés à l'environnement</p> <p>8.4.1. Fumée visible</p> <p>8.4.2. Pertes de liquides</p> <p><b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3</b></p> <p>9.1 Portes</p> <p>9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie</p> <p>9.1.2. Issues de secours</p> <p>9.2. Système de désembuage et de dégivrage</p> <p>9.3. Système de ventilation et de chauffage</p> <p>9.4 Sièges</p> <p>9.4.1 Sièges passagers</p> <p>9.4.2. Siège du conducteur</p> <p>9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours</p> <p>9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout</p> <p>9.7. Escaliers et marches</p>
--	---	---

## ANNEXE VI

### FORMULAIRE TYPE D'ETABLISSEMENT DES RAPPORTS A LA COMMISSION

Le formulaire type est établi dans un format exploitable par des moyens informatiques et transmis par voie électronique au moyen de logiciels de bureautique standard.

Chaque État membre établit:

- un tableau récapitulatif unique et
- pour chaque pays d'immatriculation des véhicules faisant l'objet d'un contrôle plus détaillé, un tableau détaillé distinct contenant des informations sur les défaillances contrôlées et constatées pour chaque catégorie de véhicule.

# TABLEAU RÉCAPITULATIF

## de toutes les inspections (initiales et plus détaillées)

État membre rapporteur p.ex. Belgique Période de référence année [X] à année [X+1]

Catégorie de véhicule	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux <sup>1</sup>	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
<b>Autriche</b>															0	0
<b>Belgique</b>															0	0
<b>Bulgarie</b>															0	0
<b>Croatie</b>															0	0
<b>Chypre</b>															0	0

<sup>1</sup> Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe V.

République tchèque																0	0
Danemark																0	0
Irlande																0	0
Estonie																0	0
Finlande																0	0
France																0	0
Allemagne																0	0
Grèce																0	0
Hongrie																0	0
Italie																0	0
Lettonie																0	0
Lituanie																0	0
Luxembourg																0	0
Malte																0	0
Pays-Bas																0	0

<b>Pologne</b>																0	0
<b>Portugal</b>																0	0
<b>Roumanie</b>																0	0
<b>Slovaquie</b>																0	0
<b>Slovénie</b>																0	0
<b>Espagne</b>																0	0
<b>Suède</b>																0	0
<b>Royaume-Uni</b>																0	0

Albanie																
Andorre																
Arménie																
Azerbaïdjan																
Biélorussie																
Bosnie- Herzégovine																
Géorgie																
Kazakhstan																
Liechtenstein																
Monaco																
Monténégro																
Norvège																
République de Moldavie																
Fédération de Russie																
Saint-Marin																
Serbie																

Suisse																
Tadjikistan																
Turquie																
Turkménistan																
Ukraine																
Ouzbékistan																
ancienne République yougoslave de Macédoine																
Autres pays tiers (veuillez préciser)																

## RÉSULTATS des inspections plus détaillées

État membre  
rapporteur

p. ex. Belgique

Nom de l'état membre rapporteur

Pays d'immatriculation

par ex.: la  
Bulgarie

PÉRIODE:  
du

[x]

01/année

à

12/ année  
[x+1]

État membre d'immatriculation des véhicules

Catégorie de véhicule	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Autres catégories		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux						
															0	0

Détails des  
défectuosités

	Contrôlés	Défectueux														
(0) identification																

(1) équipement de freinage																0	0
(2) direction																0	0
(3) visibilité																0	0
(4) équipement d'éclairage et système électrique																0	0
(5) essieux, roues, pneumatiques, suspension																0	0
(6) châssis et accessoires du châssis																0	0
(7) autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse																0	0
(8) nuisance y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile																0	0
(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules M2 et M3																	
(10) arrimage du chargement																	

<i>Détails des défauts (complément)</i>																
1.1.1																
1.1.2																
...																
2.1.1																
2.1.2																
...																
3.1																
3.2																
...																
20.6.2																
30																
<b>Nombre total de défaillances</b>		0		0		0		0		0		0		0		0