

Bruxelles, le 5 décembre 2025
(OR. en)

16420/25

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 626
CODEC 2021
ENV 1336
MI 1011**

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: 15613/25 + ADD 1

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union
- Résultats des travaux

Les délégations trouveront en annexe, pour information, le texte sur lequel le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" (Transports) a dégagé une orientation générale lors de sa session du 4 décembre 2025.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union

(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, paragraphe 1,
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 européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (1) Les dispositions relatives au contrôle technique font partie de la législation de l'Union depuis plusieurs décennies. Elles font toutefois l'objet d'une harmonisation progressive. Le droit de l'Union à cet effet a été révisé pour la dernière fois en 2014 avec le paquet "contrôle technique"³. Afin d'améliorer l'application de ces règles, celles-ci ont été successivement révisées pour élargir progressivement les catégories de véhicules devant faire l'objet d'un contrôle technique et le champ des règles harmonisées, y compris celles relatives aux contrôles routiers et aux documents d'immatriculation des véhicules. Ces révisions ont précisé et mis à jour les méthodes et procédures de contrôle et les documents connexes requis afin de tenir compte des progrès technologiques.
- (2) La directive 2014/45/UE établit le contenu minimal et la fréquence du contrôle pour chaque catégorie de véhicules, à l'exception des motocycles, pour lesquels les États membres disposent d'une marge d'appréciation plus large. Ladite directive établit également les exigences minimales relatives à l'indépendance des centres de contrôle et à la formation des inspecteurs, aux équipements de contrôle et au contenu du certificat de contrôle technique. La validité de ce certificat, ainsi que toute autre preuve de réussite du contrôle, doit être reconnue par les États membres aux fins de la libre circulation et de la nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre.

³ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>), et directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) La directive 2014/47/UE complète la directive 2014/45/UE en exigeant des États membres qu'ils réalisent des contrôles routiers sur les véhicules utilitaires lourds de plus de 3,5 tonnes, y compris les autobus, les camions, et leurs remorques, dans le but de contrôler chaque année 5 % du parc de l'Union. Ces contrôles comprennent un contrôle routier initial et, si l'inspecteur le juge nécessaire, un contrôle technique routier plus approfondi. Les points contrôlés lors des contrôles approfondis sont les mêmes que ceux contrôlés lors des contrôles techniques périodiques et peuvent également inclure le contrôle de l'arrimage du chargement. Si une défaillance majeure ou critique est détectée lors d'un contrôle routier, l'État membre dans lequel le contrôle a eu lieu est tenu de notifier l'État membre d'immatriculation afin d'assurer la réparation du véhicule dont l'autorisation de circuler a été suspendue.
- (4) En raison des progrès technologiques rapides, certaines des règles actuelles en matière de contrôle des véhicules sont devenues obsolètes et devraient être modifiées pour les adapter aux technologies et aux véhicules les plus récents, y compris les véhicules électriques et les véhicules électriques hybrides. Le cadre de contrôle devrait contribuer davantage à la réduction des émissions dues aux transports, à l'accélération de la numérisation dans le secteur des transports et aux avantages qui en découlent pour ce secteur. Le cadre devrait également être mieux adapté à l'évolution de la technologie des véhicules, de la composition du parc automobile et des méthodes de contrôle.
- (5) La transition numérique est l'une des priorités de l'Union. Dans le contexte de la mise à jour des règles actuelles en matière de contrôle des véhicules, il importe également d'harmoniser, de simplifier et de numériser dans une large mesure les procédures administratives et de supprimer les obstacles qui subsistent à la libre circulation. Parmi ces obstacles figure l'absence de reconnaissance des contrôles techniques périodiques effectués dans des États membres autres que l'État membre d'immatriculation. Cela peut entraver la libre circulation des personnes au sein de l'Union et faire obstacle à leur droit de s'établir dans un État membre autre que celui où le véhicule est actuellement immatriculé.
- (5 bis) Les contrôles à effectuer durant le cycle de vie d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux, tout en contribuant de façon efficace à la réalisation des objectifs des directives.

- (6) Certaines des méthodes utilisées actuellement pour mesurer les émissions sont inadéquates pour contrôler les véhicules équipés d'une technologie moderne de contrôle des émissions de polluants atmosphériques et à faibles émissions de référence. Il est également possible de réduire encore les émissions de polluants grâce à des contrôles et des vérifications plus appropriés. L'application des meilleures méthodes de contrôles disponibles, qui soient proportionnées et adaptées, aiderait les États membres à atteindre des normes de qualité de l'air plus strictes, à savoir les valeurs limites pour la protection de la santé humaine fixées par la directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil⁴, en particulier pour les particules fines et les oxydes d'azote (NO_x).
- (7) Avec 20 400 décès en 2023, le nombre de morts et de blessés graves sur les routes de l'Union demeure inacceptable. Des mesures supplémentaires doivent donc être prises pour atteindre les objectifs en matière de sécurité routière fixés dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la période 2021-2030⁵.
- (8) Comme cela est également démontré dans les États membres qui incluent déjà les motocycles dans leur dispositif de contrôle technique, le contrôle technique des motocycles présente des avantages évidents pour la sécurité routière. Les États membres peuvent exempter du contrôle technique périodique obligatoire les motocycles de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW s'ils ont mis en place d'autres mesures efficaces en matière de sécurité routière telles que des contrôles routiers.

⁴ Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte) (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁵ SWD (2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) D'après le retour d'information reçu des États membres et des représentants du secteur, les exigences légales en vigueur qui visent à garantir la mise à disposition des données techniques nécessaires à la réalisation des contrôles techniques périodiques pour les centres de contrôle se sont révélées inefficaces. Il est donc nécessaire de préciser, compte tenu des exigences en matière de communication énoncées à l'article 61 et à l'annexe X du règlement (UE) 2018/858, qu'un ensemble minimal d'informations devrait être mis, gratuitement et sans retard indu, à la disposition des autorités compétentes ou des centres de données centralisés chargés par les autorités d'un ou de plusieurs États membres de gérer l'accès à ces informations, ce qui devrait alors garantir que les centres de contrôle disposent également de l'accès requis.
- (10) Pour les véhicules des catégories M1 et N1, l'État membre d'immatriculation devrait reconnaître un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré par un autre État membre pour une période de six mois, à condition que le nouveau contrôle technique périodique soit effectué dans l'État membre d'immatriculation, ce qui signifie que le véhicule doit retourner dans l'État membre d'immatriculation pendant la période de validité du certificat de contrôle technique provisoire de l'UE pour faire l'objet du nouveau contrôle technique périodique. Cela contribuera à faciliter la libre circulation des personnes tout en respectant l'exigence de base selon laquelle les véhicules doivent généralement faire l'objet d'un contrôle dans l'État membre d'immatriculation. Afin de garantir que le statut du véhicule est clair, l'État membre qui effectue le contrôle communique le résultat du contrôle dans un bref délai par l'intermédiaire de MOVE-HUB à l'État membre d'immatriculation.
- (11) Pour la même raison, un État membre d'immatriculation devrait pouvoir choisir de reconnaître les certificats de contrôle technique délivrés par un autre État membre. S'il le fait, il devrait en informer les autres États membres et la Commission. Les certificats de contrôle technique concernés devraient être considérés par tous les États membres comme équivalents aux certificats délivrés par l'État membre d'immatriculation.

(12) Afin de lutter contre la fraude au kilométrage des véhicules d'occasion, l'enregistrement du kilométrage est inclus dans le contrôle technique périodique. La manipulation du compteur kilométrique peut avoir une incidence sur la sécurité routière, étant donné que les acheteurs sont induits en erreur quant au degré d'usure et donc aux besoins d'entretien, et que les véhicules concernés n'ont probablement pas fait l'objet de l'entretien requis. L'efficacité de cette mesure est toutefois limitée car, dans la plupart des États membres, le premier contrôle technique des véhicules de catégorie M1 ou N1 n'est effectué que quatre ans après la première immatriculation et, dans nombre d'entre eux, seulement tous les deux ans par la suite. Sur la base de l'expérience supplémentaire acquise dans plusieurs États membres en ce qui concerne différentes catégories de véhicules, les États membres devraient au moins veiller, d'une part, à ce que le kilométrage soit enregistré chaque fois que des réparateurs autorisés par des constructeurs automobiles effectuent des travaux d'entretien ou de réparation sur un véhicule de catégorie M1 ou N1 et, d'autre part, à ce que les relevés soient enregistrés dans une base de données ou un registre des véhicules au niveau national. Les réparateurs autorisés exercent leurs activités dans le cadre du système de distribution d'un constructeur. Afin d'augmenter encore le nombre de points de données dans l'historique du kilométrage, les États membres peuvent donner accès à cette même base de données ou à ce même registre des véhicules au niveau national à d'autres prestataires de services, en particulier aux ateliers indépendants de réparation ou d'entretien, et peuvent également inclure d'autres fournisseurs de relevés kilométriques fiables, tels que des compagnies d'assurances ou des sociétés de location de voitures. Les États membres devraient mettre ces relevés à la disposition des autorités compétentes et du titulaire du certificat d'immatriculation et fournir aux inspecteurs l'historique du kilométrage (données et/ou évaluation).

(12 *bis*) Les États membres devraient en outre exiger des constructeurs ou de leurs représentants qu'ils transmettent le kilométrage des véhicules connectés tous les trois mois. Étant donné que les États membres ne disposent pas d'un accès direct à ces données, ils ne sont pas responsables de leur qualité. Afin de permettre aux consommateurs de détecter une fraude au compteur kilométrique avant d'acheter un véhicule, les États membres devraient également les informer de la disponibilité de l'historique du kilométrage pour le titulaire du certificat d'immatriculation, en particulier dans le cadre de la vente de véhicules. Les États membres peuvent décider de facturer des frais administratifs lorsqu'ils fournissent l'historique du kilométrage au titulaire du certificat d'immatriculation. Afin d'améliorer la disponibilité de statistiques sur l'utilisation des véhicules sans imposer davantage de charge en matière de présentation de rapports aux administrations nationales, les États membres devraient mettre les relevés kilométriques à la disposition des instituts nationaux de statistique et de la Commission (Eurostat).

(13) Bien que les véhicules électriques, y compris les véhicules électriques hybrides, circulent depuis de nombreuses années et que leur nombre ne cesse d'augmenter, il n'existe pas de règles harmonisées en matière de contrôle technique des composants haute tension de ces véhicules, avec pour conséquence que les États membres ont élaboré des protocoles de contrôle différents. Pour garantir l'exploitation sûre de ces véhicules tout au long de leur durée de vie utile et éviter des pratiques contradictoires en matière de contrôle dans les États membres, les points pertinents à contrôler devraient faire partie des exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées.

(13 *bis*) Afin de garantir le contrôle adéquat des véhicules électriques et des véhicules électriques hybrides, y compris les nouveaux systèmes électroniques avancés, il est important que les inspecteurs soient correctement formés à la fois dans le cadre de la formation initiale et de la formation continue. Pour pouvoir procéder aux contrôles des différents nouveaux types de véhicules et de systèmes, les États membres devraient avoir la possibilité de délivrer des autorisations à des inspecteurs spécialisés dans la réalisation de contrôles sur certains types de véhicules uniquement ou dans la réalisation de certains types de contrôles uniquement. Les États membres qui souhaitent recourir à cette possibilité devraient veiller à ce que le certificat délivré à ces inspecteurs indique clairement les limites imposées à l'inspecteur dans la réalisation des contrôles techniques.

- (14) Aujourd'hui, de nombreux nouveaux systèmes électroniques avancés sont intégrés aux véhicules modernes afin que ces derniers soient plus sûrs et aident le conducteur. Ces systèmes peuvent être obligatoires ou non pour la réception par type lorsque le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil⁶ requiert l'installation d'une série de systèmes avancés d'aide à la conduite, conçus pour éviter les collisions et réduire le nombre de victimes et de blessés graves. Les avantages escomptés ne seront toutefois pas atteints si ces systèmes se dégradent au fil du temps ou font l'objet d'altérations. Ces nouveaux systèmes électroniques devraient donc être inclus dans les contrôles techniques périodiques et les contrôles routiers pour garantir qu'ils produisent les effets bénéfiques escomptés en matière de sécurité. Afin de garantir l'exploitation sûre des véhicules automatisés et le contrôle des systèmes électroniques de sécurité tout au long de leur durée de vie utile, les points pertinents à contrôler devraient faire partie des exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées énoncées dans les annexes respectives des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE.
- (15) Alors que le transport routier contribue à une part importante des émissions nocives de polluants atmosphériques, en particulier de NO_x et de particules fines, les méthodes de contrôle actuelles pour les émissions à l'échappement ne sont pas adaptées aux véhicules et technologies plus récents. Avec sa recommandation (UE) 2023/688⁷, la Commission a franchi une première étape dans l'harmonisation de la mesure du nombre de particules lors du contrôle technique. Dans l'intérêt de la santé publique, de la protection de l'environnement et de l'existence d'une concurrence équitable, les points pertinents à contrôler lors des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers figurant aux annexes des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE devraient désormais inclure la mesure du nombre de particules et la mesure des niveaux de NO_x.

⁶ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ Recommandation (UE) 2023/688 de la Commission du 20 mars 2023 relative à la mesure du nombre de particules lors du contrôle technique périodique des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (JO L 90 du 28.3.2023, p. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15 *bis*) En ce qui concerne la mesure des NO_x des véhicules à moteur à allumage par compression lors du contrôle technique périodique, la Commission devrait préciser, au moyen d'actes d'exécution, les exigences relatives à la mise en condition préalable des véhicules, sur la base d'études confirmant l'adéquation des méthodes, et les normes EURO à inclure dans le champ d'application, avant de pouvoir inclure ces véhicules dans le champ d'application du contrôle des émissions. La mesure des NO_x des véhicules à moteur à allumage par compression lors des contrôles routiers peut être effectuée plus facilement, étant donné que les véhicules sont sélectionnés et chauffés pour le contrôle. S'il est prévu que le suivi ait lieu dans un centre de contrôle technique, ce suivi dépend de la mise en œuvre des méthodes appropriées de contrôle des émissions conformément aux actes d'exécution.
- (15 *ter*) En ce qui concerne la mesure du nombre de particules pour les véhicules à moteur à allumage commandé, la Commission devrait préciser les méthodes de mesure et les valeurs limites au moyen d'actes d'exécution avant de pouvoir les inclure dans le champ d'application du contrôle des émissions. La Commission peut préciser, par voie d'actes d'exécution, la méthode, les valeurs limites et les normes EURO à inclure pour la mesure des NO_x provenant des moteurs à allumage commandé.
- (15 *quater*) Les campagnes de rappel des véhicules conformément au règlement (UE) 2018/858 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi qu'au règlement (UE) 2023/988 relatif à la sécurité générale des produits, dépendent du suivi effectif par les propriétaires de véhicules ou les titulaires de certificats d'immatriculation. Les contrôles techniques pourraient faciliter les campagnes de rappel des véhicules si la défaillance qui a conduit à la campagne représente un risque grave pour la sécurité ou la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route ou pour l'environnement. Par conséquent, il convient d'établir un lien entre les campagnes de rappel et les contrôles techniques. Grâce à ce lien, les États membres devraient avoir la possibilité de déterminer si une campagne de rappel donnée doit entraîner un contrôle technique et de classer la défaillance qui est à l'origine de la campagne de rappel en tant que défaillance majeure ou critique. La classification de la défaillance peut avoir une incidence sur le résultat du contrôle technique et peut aboutir à ce que le véhicule soit considéré comme ayant échoué au contrôle jusqu'à ce que la défaillance ait été corrigée et que cette correction ait été vérifiée lors d'un contrôle technique ultérieur.

- (15 *quinquies*) L'établissement du lien entre les campagnes de rappel et le contrôle technique dépend d'un flux d'informations fiable et actualisé entre les constructeurs et les autorités compétentes, puis les centres de contrôle. Ce lien est sans préjudice des règles garantissant que le propriétaire du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation a été dûment informé de la campagne de rappel et a eu la possibilité de faire vérifier et réparer le véhicule, et ne modifie pas, ni ne transfère aux autorités publiques, les responsabilités des constructeurs et des autres opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement de prendre des mesures correctives appropriées, y compris le rappel de véhicules, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour la sécurité ou la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route ou pour l'environnement.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Outre les contrôles techniques périodiques planifiés, les véhicules devraient également être soumis à un contrôle technique lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés. Cela inclut les cas de modification de la catégorie de véhicule ou des niveaux d'émission, par exemple à la suite de l'installation d'un filtre à particules, de la conversion d'un véhicule pour le faire fonctionner avec des carburants de substitution ou d'une modification du système de conduite. Cela ne fait pas obstacle à la réglementation nationale relative à la réception des véhicules modifiés ou altérés immatriculés dans l'État membre concerné et ne la restreint pas.
- (19) Afin de faciliter la transition numérique et de réduire les coûts pour les centres de contrôle, les certificats de contrôle technique devraient être délivrés dans un format électronique normalisé. Un exemplaire papier du certificat de contrôle technique devrait également être remis à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle sur demande. Les États membres devraient accepter les deux formats lorsque le véhicule change de propriétaire ou lorsqu'il fait l'objet d'une nouvelle immatriculation dans un autre État membre. Cela s'applique également au rapport du contrôle routier plus détaillé.

- (20) Il convient de veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel aux fins de la mise en œuvre de la présente directive soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données, en particulier au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil⁸. Conformément au principe de protection des données par défaut, des techniques de vérification ne nécessitant pas la transmission de données à caractère personnel sur les certificats individuels devraient être utilisées pour vérifier les certificats de contrôle technique.
- (21) Afin d'assurer un suivi adéquat des défaillances lorsqu'un véhicule échoue à un contrôle technique périodique en raison d'une ou de plusieurs défaillances majeures ou critiques dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation, les résultats du contrôle et le délai pour le nouveau contrôle devraient être notifiés à l'État membre d'immatriculation et consignés au registre des véhicules. Le délai pour le nouveau contrôle ne devrait pas dépasser deux mois et celui-ci devrait avoir lieu dans l'un ou l'autre État membre. En outre, afin d'éviter tout danger immédiat pour la sécurité routière ou l'environnement, lorsqu'un véhicule a échoué au contrôle technique périodique en raison d'une ou de plusieurs défaillances critiques, l'État membre ou l'autorité compétente devrait pouvoir décider que le véhicule en question ne doit pas être utilisé sur la voie publique et demander à l'État membre d'immatriculation de suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique, jusqu'à ce qu'il soit remédié aux défaillances et que cette correction ait été vérifiée lors d'un prochain contrôle technique. La suspension devrait être consignée au registre des véhicules de l'État membre d'immatriculation.
- (22) Toute altération ou manipulation du système de réduction des émissions, du système à haute tension, y compris du système de gestion de batterie, du silencieux ou des systèmes de sécurité d'un véhicule peut entraîner une défaillance majeure ou critique et devrait être passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. L'altération ou la manipulation impliquent, entre autres, la désactivation, la modification ou le réglage délibérés des systèmes et composants du véhicule, dans le but de modifier la fonction initialement prévue par le constructeur, afin de contourner la réglementation ou les prescriptions techniques.

⁸ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Les exigences actuelles énoncées dans les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE selon lesquelles les États membres doivent coopérer entre eux lors de la mise en œuvre desdites directives ne permettent pas aux États membres de vérifier le statut juridique et technique d'un véhicule dans les situations transfrontières. Afin de garantir une plus grande efficacité, y compris dans de telles situations, les États membres devraient s'accorder mutuellement assistance en vue d'une mise en œuvre plus systématique des directives. Par conséquent, il est nécessaire d'établir des règles relatives à l'échange d'informations et de données sur les véhicules afin de permettre aux États membres de consulter mutuellement leurs registres des véhicules et leurs bases de données du contrôle technique, y compris le contenu des certificats de contrôle technique et des rapports de contrôle technique routier. Cet échange devrait également concerner le certificat de conformité délivré au titre du règlement (UE) 2018/858. Les États membres peuvent garantir l'accès aux données conformément aux règles relatives à l'échange de données établies dans ledit règlement.
- (24) En ce qui concerne l'échange d'informations sur les véhicules immatriculés dans l'Union, la plateforme d'échange de messages MOVE-HUB a été mise au point par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres⁹. La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet) et la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI)¹⁰.

⁹ Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1^{er} avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010 (JO L 87 du 2.4.2016, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁰ Règlement d'exécution (UE) 2017/2205 de la Commission du 29 novembre 2017 relatif aux règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules utilitaires présentant des défaillances majeures ou critiques décelées lors d'un contrôle technique routier (JO L 314 du 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Il faudrait étendre les fonctionnalités de la plateforme MOVE-HUB afin de permettre l'échange d'informations et de données sur les véhicules qui est nécessaire aux fins des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE. Les États membres devraient donc connecter leurs systèmes électroniques contenant les informations sur les certificats de contrôle technique, les certificats de contrôle technique provisoire de l'UE et l'historique du kilométrage à la plateforme MOVE-HUB aux fins de l'échange de messages. Les États membres peuvent continuer à utiliser leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), pour se connecter au système électronique MOVE-HUB. L'échange d'informations et de données par l'intermédiaire de la plateforme MOVE-HUB devrait être effectif dans un délai de deux ans à compter de l'adoption des actes d'exécution correspondants conformément à l'article 16 de la directive 2014/45/UE et à l'article 18 bis de la directive 2014/47/UE.
- (26) Les crises provoquées par des événements graves, qu'ils surviennent dans ou en dehors de l'Union, peuvent considérablement perturber le fonctionnement de son système de contrôle technique. En temps de crise, les États membres devraient pouvoir prolonger la validité des certificats de contrôle technique, y compris des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE. Sous réserve de l'autorisation de la Commission, les États membres devraient être autorisés à prolonger de six mois la validité administrative des certificats de contrôle technique et des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE arrivant à expiration. Si la crise persiste, il devrait être possible de prolonger encore la validité.
- (27) Les véhicules utilitaires légers de la catégorie N1 sont utilisés de manière plus intensive que les voitures particulières, souvent dans des zones densément peuplées. Compte tenu du nombre croissant de véhicules utilitaires légers de catégorie N1 en circulation dans l'Union, afin de promouvoir des conditions de concurrence équitables pour les exploitants commerciaux dans l'ensemble de l'Union et d'améliorer encore les performances de ces véhicules en matière de sécurité et d'environnement, ceux-ci devraient également faire l'objet de contrôles routiers.

(28) S'agissant des contrôles routiers, la vérification des émissions à l'échappement d'un grand nombre de véhicules au moyen de dispositifs de télédétection est une mesure efficace pour identifier les véhicules à fortes émissions. L'expérience acquise dans certains États membres a montré que les taux de détection augmentent considérablement par rapport aux méthodes de contrôle obligatoires. Les dispositifs de télédétection peuvent être utilisés de manière systématique pour vérifier une grande partie du parc automobile en conditions de conduite réelles. Les émissions des véhicules sont dynamiques, les pics d'émission se produisant plus fréquemment dans des conditions spécifiques, telles que lors de démarrages à froid. Une seule mesure par télédétection stationnaire peut indiquer avec succès si un véhicule à émissions élevées est défectueux ou a été altéré. En fonction de l'ampleur du dépassement de la mesure, il peut s'avérer nécessaire d'effectuer plusieurs mesures par télédétection stationnaires pour confirmer qu'un véhicule produit des émissions élevées. Étant donné que ces défauts et modifications entraînent des émissions excessives qui présentent des risques pour la santé humaine et l'environnement, il convient d'y remédier et de sanctionner toute altération.

(28 *bis*) La télédétection ne peut se substituer à un contrôle routier, mais peut être utilisée pour sélectionner des véhicules en vue d'un contrôle routier ultérieur. La vérification des mesures par télédétection peut avoir lieu soit dans le cadre d'un contrôle routier immédiatement après une mesure par télédétection, soit dans un centre de contrôle technique. Étant donné que la télédétection identifie les véhicules à fortes émissions, quel que soit leur État membre d'immatriculation, l'État membre qui a identifié le véhicule et l'État membre d'immatriculation devraient coopérer pour assurer un suivi adéquat, sur la base de valeurs harmonisées concernant les véhicules à fortes émissions.

- (28 *ter*) La vérification sur la route ou dans un centre de contrôle devrait suivre les méthodes de contrôle décrites respectivement aux points 8.1 et 8.2 de l'annexe II de la directive 2014/47/UE et à l'annexe I de la directive 2014/45/UE. Cela signifie, par exemple, que lorsqu'une voiture ou un véhicule utilitaire léger diesel de catégorie N1 équipé(e) d'un moteur Euro 5b ou plus récent ou un véhicule utilitaire lourd ou un autocar de classe Euro VI est soupçonné d'émettre des particules fines au-delà de la limite légale au moment de leur réception, leurs émissions devraient être vérifiées en mesurant le nombre de particules conformément au point 8.2.3.1 de l'annexe correspondante. Pour les véhicules diesel sans filtre à particules, les émissions seront vérifiées à l'aide d'une mesure de l'opacité. La vérification des émissions de NO_x des véhicules diesel est effectuée selon la nouvelle méthode de mesure conformément au point 8.2.3.3 de l'annexe correspondante. Les États membres devraient déterminer la méthode de vérification des émissions à l'échappement pour les véhicules de catégorie L. Les émissions sonores doivent être vérifiées à l'aide d'un sonomètre.
- (29) [...]
- (30) La directive 2014/47/UE détermine la part minimale de véhicules utilitaires lourds devant faire l'objet d'un contrôle routier chaque année dans l'Union, mais elle ne fixe aucun objectif au niveau des États membres, de sorte qu'il est difficile d'assurer le respect de cette part minimale. Afin de garantir que les contrôles routiers des véhicules utilitaires contribuent à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction de la pollution atmosphérique dans l'ensemble de l'Union, chaque État membre devrait effectuer chaque année un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant à au moins 5 % du nombre total de véhicules utilitaires lourds. En outre, les États membres devraient procéder à des contrôles techniques routiers initiaux des véhicules utilitaires légers de catégorie N1 correspondant à au moins 10 % du nombre total de contrôles techniques routiers initiaux des véhicules utilitaires lourds.
- (31) Afin de promouvoir la transformation numérique et de réduire les coûts dans le secteur des transports, les États membres devraient exiger de leurs autorités compétentes qu'elles acceptent des preuves électroniques des contrôles routiers.

- (32) L'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. Une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement devrait obligatoirement faire partie des contrôles routiers initiaux dans tous les États membres. Un contrôle plus détaillé de l'arrimage du chargement peut ensuite avoir lieu sur la base des résultats du contrôle routier initial.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour qu'elle puisse préciser: l'ensemble des informations et données techniques nécessaires au contrôle technique qui doivent être mises à la disposition des autorités compétentes, b) les éléments d'interopérabilité et les mesures de sécurité applicables aux codes QR introduits sur les certificats de contrôle technique, c) les éléments et exigences nécessaires pour le format et le contenu des informations et données à échanger, d) le format dans lequel les données sur les contrôles périodiques et les contrôles routiers doivent être communiquées, e) les exigences relatives à la mise en condition préalable des véhicules et les normes EURO à inclure pour la mesure des oxydes d'azote (NOx) des moteurs à allumage par compression dans les centres de contrôle technique, f) les méthodes et les valeurs limites pour la mesure du nombre de particules et pour la mesure des oxydes d'azote (NOx) des moteurs à allumage commandé, et g) les limites communes à fixer pour les émissions à l'échappement ou sonores, ou les deux, qui devraient être utilisées pour identifier par télédétection les véhicules à fortes émissions lorsque cette identification devrait donner lieu à un suivi transfrontière. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹¹.
- 34) [...]

¹¹ 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 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Les objectifs de la présente directive, à savoir améliorer la sécurité routière, faciliter la libre circulation des personnes et réduire les émissions de polluants, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres agissant seuls, étant donné que les règles nationales régissant ces contrôles des véhicules donneraient lieu à des exigences divergentes. Par conséquent, ces objectifs sont mieux réalisés au niveau de l'Union par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques périodiques et aux contrôles techniques routiers des véhicules circulant dans l'Union. L'Union peut par conséquent adopter des mesures en vertu du principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (36) Les États membres devraient, lors de la mise en œuvre de la directive 2014/45/UE, communiquer régulièrement à la Commission des données clés sur le nombre total de véhicules contrôlés par catégorie, les aspects contrôlés et les points défaillants. S'agissant des contrôles routiers, la fréquence de la présentation de rapports est diminuée.
- (37) Afin de réduire autant que possible la charge administrative tout en garantissant l'utilité des informations communiquées, les États membres devraient présenter des rapports sur la mise en œuvre des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE tous les trois ans.
- (38) Le système de contrôle technique a une incidence directe sur la sécurité routière, le bruit et les émissions, et devrait donc faire l'objet d'examens réguliers. Sur la base des contributions des autorités des États membres, la Commission devrait faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité des dispositions de la directive 2014/45/UE, y compris celles relatives au champ d'application, à la fréquence des contrôles et à la reconnaissance des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE, et des dispositions de la directive 2014/47/UE. Il convient d'accorder une attention particulière à l'expérience acquise en matière de télédétection, en vue de son intégration générale dans le système de contrôle technique, le cas échéant.

- (39) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA].
- (40) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs¹², 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.
- (41) Il convient dès lors de modifier les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE en conséquence,
- ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹² JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

Article premier

Modifications de la directive 2014/45/UE

La directive 2014/45/UE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

- "– véhicules à deux ou trois roues – véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW;
- tracteurs à roues appartenant aux catégories T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales.";

b) au paragraphe 2, le septième tiret est remplacé par le texte suivant: "

- véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission."

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

- "1) "véhicule": tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails, à l'exception des trolleybus, à savoir les véhicules reliés à une ligne électrique;"

b) le point 6 *bis*) suivant est inséré:

"6 *bis*) "véhicule connecté": tout véhicule équipé d'une connexion sans fil permettant de transmettre le kilométrage;"

c) le point 10) est remplacé par le texte suivant:

"10) "réception": une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques pertinentes visées par les règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858;"

d) le point 12) est remplacé par le texte suivant:

"12) "certificat de contrôle technique": un rapport du contrôle technique au format numérique, ou une version imprimée de celui-ci, qui peut être vérifié conformément à l'article 8, paragraphe 2, et est délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle;"

e) le point 12 *bis*) suivant est inséré:

"12 *bis*) "certificat de contrôle technique provisoire de l'UE": un certificat de contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle établi dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du véhicule conformément à l'article 8;"

3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

"Article 4

Responsabilités

1. Chaque État membre veille à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la présente directive.
2. Sans préjudice du paragraphe 4, le contrôle technique est effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organisme public chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes publics ou privés autorisés.

3. Les États membres peuvent reconnaître un certificat de contrôle technique délivré par un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du véhicule. Dans ce cas, ce certificat de contrôle technique est réputé équivalent au certificat de contrôle technique délivré par l'État membre d'immatriculation. Les États membres qui décident de reconnaître un certificat de contrôle technique délivré par un autre État membre en informent la Commission et les autres États membres.
4. Dans le cas des véhicules des catégories M₁ et N₁, le contrôle technique peut, conformément à l'article 8, également être effectué dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du véhicule. L'État membre d'immatriculation reconnaît la validité d'un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré dans cet autre État membre.
5. Les constructeurs automobiles mettent gratuitement et sans retard indu les informations techniques visées au paragraphe 6 à la disposition des autorités compétentes concernées sous une forme précisée au moyen d'actes d'exécution, de façon non discriminatoire et dans un format lisible par machine. Ces autorités compétentes peuvent décider de charger des centres de données centralisés d'organiser le flux de données des constructeurs et de gérer l'accès aux informations techniques. Les autorités compétentes ou les centres de données centralisés qu'elles ont désignés mettent ces informations techniques à la disposition des centres de contrôle.
6. La Commission adopte des actes d'exécution précisant l'ensemble des informations techniques qui doivent être utilisées dans le cadre du contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, et établissant des règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes, en veillant à ce que les informations permettent d'identifier clairement le véhicule et la liste des options montées en usine qui en résulte. Ces informations techniques peuvent comprendre, notamment, des instructions et des données concernant l'utilisation de l'interface électronique du véhicule, les codes de diagnostic d'anomalie, la détermination de l'intégrité et des versions appropriées des logiciels, ainsi que des descriptions et illustrations des signaux d'avertissement ou des témoins d'alerte.

Ces actes d'exécution tiennent compte des conditions et des mesures d'accès aux informations du système OBD établies conformément à l'annexe X, appendice 4, du règlement (UE) 2018/858; toutefois, la communication d'informations techniques identifiées par la Commission conformément au paragraphe 1 est gratuite.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

7. Les États membres veillent à ce que les responsabilités pour ce qui est de maintenir un véhicule en condition de sécurité et d'aptitude technique à circuler soient définies dans le droit national."

4) L'article 4 *bis* suivant est inséré:

"Article 4 bis

Enregistrement des relevés kilométriques

1. Chaque État membre veille à ce que le kilométrage soit enregistré dans une base de données nationale ou un registre des véhicules national en ce qui concerne les contrôles techniques périodiques des véhicules des catégories M₁ et N₁ et lorsque des réparateurs autorisés par les constructeurs automobiles réalisent des travaux de réparation ou d'entretien sur un tel véhicule. Les États membres exigent en outre des constructeurs automobiles ou de leurs représentants qu'ils transmettent le kilométrage des véhicules connectés qu'ils ont fabriqués tous les trois mois à compter de la date de première immatriculation du véhicule. Ce kilométrage est enregistré dans la base de données nationale ou le registre des véhicules national.
2. Les États membres peuvent également imposer à d'autres prestataires de services, tels que ceux qui réalisent des travaux de réparation ou d'entretien sur un tel véhicule, d'enregistrer le kilométrage dans la base de données ou le registre national des véhicules visé au paragraphe 1.

3. Les États membres mettent l'historique du kilométrage des véhicules qu'ils ont immatriculés à la disposition des inspecteurs, du titulaire du certificat d'immatriculation et des autorités compétentes des États membres chargées du contrôle technique, de la nouvelle immatriculation des véhicules, de la réception des véhicules et du registre ou de la base de données visé(e) au paragraphe 1. Les États membres peuvent décider de ne mettre à la disposition des inspecteurs qu'une évaluation de l'historique du kilométrage.
4. Les États membres prennent les mesures appropriées pour informer les acheteurs potentiels de véhicules d'occasion que le titulaire du certificat d'immatriculation a accès à l'historique du kilométrage du véhicule visé au paragraphe 3.
5. Les États membres mettent également à la disposition des instituts nationaux de statistique et de la Commission (Eurostat), conformément aux articles 17 *bis* et 17 *ter* du règlement (CE) n° 223/2009*, les données relatives au kilométrage consignées dans les bases de données nationales ou les registres nationaux des véhicules visés au paragraphe 1.
6. L'altération ou la manipulation de compteurs kilométriques en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

* Règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1101/2008 relatif à la transmission à l'Office statistique des Communautés européennes d'informations statistiques couvertes par le secret, le règlement (CE) n° 322/97 du Conseil relatif à la statistique communautaire et la décision 89/382/CEE, Euratom du Conseil instituant un comité du programme statistique des Communautés européennes (JO L 87 du 31.3.2009, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).".

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

"Article 5

Date et fréquence des contrôles

1. Les véhicules sont soumis à un contrôle technique au minimum selon les intervalles suivants, sans préjudice du délai de flexibilité appliqué dans les États membres en vertu du paragraphe 4:
 - a) véhicules appartenant aux catégories M1 et N1: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.
 - b) véhicules appartenant à la catégorie M₁ utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis chaque année;
 - c) tracteurs à roues appartenant aux catégories T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.

Aux fins du premier alinéa, point a), dans le cas du contrôle technique visé à l'article 4, paragraphe 4, les États membres programment le prochain contrôle technique de façon à ce que la durée de validité du certificat de contrôle technique soit respectée.

2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW sont soumis à un contrôle technique.
3. Quelle que soit la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, celui-ci est soumis à un contrôle technique lorsque ses systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement ont été sensiblement altérés ou modifiés.

4. Les États membres ou les autorités compétentes peuvent fixer un délai raisonnable au cours duquel le contrôle technique doit être effectué sans aller au-delà des intervalles définis au paragraphe 1."

6) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Pour les catégories de véhicules relevant de la présente directive, à l'exception des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, les États membres veillent à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe I, point 2.";

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre ou le centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points visés à l'annexe I, point 3, à l'aide des méthodes recommandées ou de méthodes équivalentes approuvées par une autorité compétente pour le contrôle de ceux-ci, tels que définis à l'annexe I, point 3. 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.

Les contrôles sont 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.

Au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission adopte des actes d'exécution précisant:

a) les méthodes de mise en condition préalable du véhicule pour la mesure des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des moteurs à allumage par compression et la détermination des classes d'émissions EURO associées à ces méthodes,

b) les méthodes et les valeurs limites de mesure des émissions en nombre de particules des moteurs à allumage commandé,

comme indiqué au point 8.2 du point 3 de l'annexe I. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les centres de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de préciser les méthodes et les valeurs limites de mesure des NOx des moteurs à allumage commandé visées au point 8.2 du point 3 de l'annexe I, ainsi que de déterminer les classes d'émissions EURO associées à ces méthodes. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les centres de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.";

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Pour les catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW, les États membres définissent les domaines, points et méthodes de contrôle adaptés.";

d) le paragraphe suivant est ajouté:

"4. Aux fins de la délivrance d'un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE conformément à l'article 4, paragraphe 4, lorsque le véhicule est fabriqué en vue d'une conduite de l'autre côté de la route, il n'est pas soumis au contrôle des points visés à l'annexe I, le véhicule n'étant pas conçu pour les respecter dans l'État membre réalisant le contrôle.".

7) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"Article 8

Certificat de contrôle technique et certificat de contrôle technique provisoire de l'UE

1. Les États membres veillent à ce que le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique ou, dans le cas visé à l'article 4, paragraphe 4, un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE contenant au moins les éléments normalisés des codes harmonisés correspondants de l'Union énumérés à l'annexe II.

À partir du [date d'entrée en vigueur + 4 ans + 1 jour], les États membres veillent à ce que les certificats de contrôle technique et les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE soient délivrés sous la forme d'attestations électroniques d'attributs aux portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil**.

Les États membres veillent à ce que les certificats de contrôle technique et les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE contiennent les informations nécessaires à leur authentification et à leur validation.

Les États membres communiquent à la Commission le nom des émetteurs de confiance des certificats de contrôle technique et des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE et tiennent ces informations à jour. La Commission met à la disposition du public, par l'intermédiaire d'un canal sécurisé, une liste de ces émetteurs, sous une forme portant une signature électronique ou un cachet électronique et adaptée au traitement automatisé.

- 1 *bis*. Un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE est valable pour une durée de six mois. L'autorité compétente communique le résultat du contrôle à l'État membre d'immatriculation sans tarder, et au plus tard dans un délai de cinq jours civils.

Si l'État membre d'immatriculation ne reconnaît pas les certificats de contrôle technique délivrés par l'État membre concerné conformément à l'article 4, paragraphe 3, le contrôle technique ultérieur a lieu dans l'État membre d'immatriculation du véhicule. Le certificat de contrôle technique provisoire de l'UE contient des informations à cet effet.

2. Les États membres imposent au centre de contrôle ou, le cas échéant, à l'autorité compétente l'obligation de fournir, sur demande, une version imprimée du certificat de contrôle technique ou du certificat de contrôle technique provisoire de l'UE à la personne qui présente le véhicule au contrôle. Ces versions imprimées sont faciles d'utilisation et contiennent un code QR interopérable permettant d'en vérifier l'authenticité, la validité et l'intégrité. Au plus tard un an après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 8, le code QR est conforme aux spécifications techniques énoncées dans ces actes d'exécution. Les informations contenues dans le certificat sont également présentées sous une forme lisible par l'homme et fournies, au moins, dans la ou les langues officielles de l'État membre de délivrance.

3. Nonobstant l'article 5, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre, chaque État membre reconnaît le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, que ce soit sous forme électronique ou sur papier, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle technique prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation.
- 3 bis. Les États membres communiquent sans retard indu à la Commission et aux autres États membres tout nouveau modèle de certificat de contrôle technique ou de certificat de contrôle technique provisoire de l'UE ainsi que la description de l'ensemble de données délivrées aux certificats de contrôle technique sous la forme d'attestations électroniques d'attributs. La Commission publie ces modèles et ces descriptions des ensembles de données.
4. Outre les dispositions du paragraphe 3, les États membres reconnaissent la validité d'un certificat de contrôle technique, que ce soit sous forme numérique ou sur papier, en cas de changement de propriétaire d'un véhicule dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.
5. Les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique ou les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE qu'ils délivrent. Cette communication a lieu sans retard indu après la délivrance de chaque certificat de contrôle technique ou certificat de contrôle technique provisoire de l'UE. Les États membres déterminent la période pendant laquelle l'autorité compétente doit conserver ces informations. Cette période ne peut être inférieure à 36 mois, sans préjudice des régimes fiscaux nationaux des États membres.
6. Les États membres peuvent décider que les informations figurant sur le certificat de contrôle technique ou certificat de contrôle technique provisoire de l'UE précédent soient mises à la disposition des inspecteurs.
7. Les États membres veillent à ce que les résultats du contrôle technique soient, dans les plus brefs délais, notifiés à l'autorité responsable de l'immatriculation du véhicule ou mis à sa disposition par voie électronique. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

8. Au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 2 ans], la Commission adopte des actes d'exécution établissant les spécifications techniques et les règles concernant:
- a) la délivrance et la vérification sécurisées des certificats visés aux paragraphes 1 et 2;
 - b) la garantie de la protection et de la sécurité des données à caractère personnel;
 - c) l'établissement de la structure de données commune des certificats de contrôle technique et des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE;
 - d) la délivrance et la vérification d'un code QR valable, sécurisé et interopérable;
 - e) la notification aux émetteurs de confiance des certificats de contrôle technique et certificats de contrôle technique provisoires de l'UE.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

** Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>)."

8) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

"Article 9

Suivi des défaillances

1. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique est considéré comme ayant été subi avec succès, les défaillances sont rectifiées et le véhicule ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.
2. En cas de défaillances majeures, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente décide de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique, qui a lieu au plus tard deux mois après le premier contrôle. Le résultat du contrôle et le délai imparti pour soumettre le véhicule à un nouveau contrôle sont notifiés à l'État membre d'immatriculation et consignés dans le registre des véhicules conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, de la directive 1999/37/CE du Conseil***. Ce nouveau contrôle peut avoir lieu dans l'État membre dans lequel le véhicule a échoué au premier contrôle ou dans l'État membre d'immatriculation.
3. En cas de défaillances critiques, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente peut décider que le véhicule en question ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler sur la voie publique doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation. Une telle demande de suspension est notifiée à l'État membre d'immatriculation et la suspension est consignée dans le registre des véhicules conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, de la directive 1999/37/CE. Lorsque les défaillances sont rectifiées, un nouveau certificat de contrôle technique est délivré sans tarder par l'autorité compétente dans l'État membre d'immatriculation, prouvant que le véhicule est en état de circuler.

4. Toute altération ou manipulation du système de réduction des émissions, du système à haute tension, y compris du système de gestion de batterie, du silencieux ou des systèmes de sécurité du véhicule entraînant une défaillance majeure ou critique est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

*** Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).".

8 bis) À l'article 10, le premier alinéa du paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire ou un contrôle technique conforme à l'article 4, paragraphe 4, délivre une preuve, telle qu'une mention sur le document d'immatriculation du véhicule, une vignette, un certificat, une vérification électronique ou toute autre information aisément accessible, pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date avant laquelle le prochain contrôle technique doit avoir lieu."

- 9) L'article 16 est remplacé par le texte suivant:

"Article 16

Échange de données entre les autorités des États membres

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent des informations et des données en particulier afin de pouvoir vérifier, au moment du contrôle technique, la situation légale et technique du véhicule, s'il y a lieu, dans l'État membre où il est immatriculé.
 - a. Les États membres donnent aux autorités compétentes des autres États membres et aux centres de contrôle autorisés par ceux-ci accès aux données relatives à l'immatriculation des véhicules, au contenu des certificats de conformité, s'ils sont disponibles, au résultat du dernier certificat de contrôle technique, ou, dans le cas visé à l'article 4, paragraphe 4, au certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré au cours des trois dernières années, aux rapports de contrôle technique routier des trois dernières années au moins et à l'historique du compteur kilométrique du véhicule qui sont stockées dans les bases de données nationales et couvrant à tout le moins les trois dernières années.
 - b. Les États membres interconnectent leurs systèmes électroniques concernant les données figurant dans les certificats de contrôle technique, les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE et l'historique des compteurs kilométriques par l'intermédiaire du système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission de telle sorte que les autorités compétentes et les centres de contrôle autorisés de tout État membre puissent consulter en temps réel la base de données pertinente ou le registre national des véhicules de tout autre État membre.
 - c. L'obligation prévue à l'alinéa b) est considérée comme respectée si les États membres utilisent leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) pour échanger des données et se connecter au système électronique MOVE-HUB.

2. Au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système électronique MOVE-HUB et précisant les exigences minimales relatives au format et au contenu des informations et données que les États membres sont tenus d'échanger en ce qui concerne les véhicules soumis au contrôle technique. Ces actes d'exécution permettent de protéger les données à caractère personnel et sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.
 3. Les interconnexions entre les systèmes électroniques prévues au paragraphe 1 sont opérationnelles dans un délai de deux ans à compter de l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 2."
- 10) L'article 17 est modifié comme suit:
- a) le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

"– de mettre à jour uniquement les désignations de la catégorie de véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphes 1 et 2 et à l'article 6, paragraphes 1 et 2, le cas échéant lors de changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles,";
 - b) le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

"– d'adapter l'annexe I, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances;"

- 11) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

"Article 20

Présentation de rapports

Au plus tard le 31 mars 2032, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité des dispositions relatives à son champ d'application, singulièrement en rapport avec les véhicules de catégorie L, la fréquence des contrôles, la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre et la reconnaissance des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE. Ce rapport contient également une analyse de la nécessité d'une actualisation des annexes, en particulier eu égard aux progrès techniques et à l'évolution des pratiques."

- 12) L'article 20 *bis* suivant est inséré:

"Article 20 bis

Transmission d'informations à la Commission

1. Au plus tard le 31 mars 2030, et au plus tard le 31 mars tous les trois ans par la suite, les États membres communiquent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne visée à l'article 28 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil**** (ci-après la "plateforme en ligne"), les données concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire collectées au cours de chacune des trois années civiles précédentes. Ces données comprennent (pour chaque année civile) les informations suivantes:
 - a) le nombre total de véhicules contrôlés;
 - b) le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
 - c) les aspects contrôlés et les points défailants, conformément à l'annexe I, point 3, de la présente directive.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le format à utiliser par les États membres pour la communication des données visées au paragraphe 1 par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.
3. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les données collectées conformément au paragraphe 1.

**** Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).".

- 13) L'article 22 est remplacé par le texte suivant:

"Article 22

Prolongation de la validité des certificats de contrôle technique en cas de crise

1. Aux fins du présent article, on entend par:
 - a) "situation de crise": un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union, qui a des incidences directes ou indirectes importantes dans le domaine du transport routier et qui empêche également les propriétaires ou détenteurs de véhicules immatriculés dans les États membres ou les autorités nationales compétentes d'effectuer des contrôles techniques, ou en restreint considérablement la possibilité;
 - b) "période de crise": la période pendant laquelle un État membre est autorisé par la Commission, conformément à la procédure visée au paragraphe 2, à adopter les mesures visées au présent article.

2. S'il survient une situation de crise touchant la totalité ou une partie du territoire d'un État membre, celui-ci peut saisir la Commission, par une demande dûment motivée, en vue de l'adoption d'une décision autorisant ledit État membre à arrêter les mesures visées au présent article pour la totalité ou une partie de son territoire. Ces mesures peuvent être appliquées pour une durée maximale de six mois. La Commission peut, à la demande de l'État membre, autoriser la prorogation des mesures pour des périodes supplémentaires de six mois, aussi longtemps que la situation de crise persiste.
 3. La Commission peut décider que la période de crise a commencé avant sa saisine par l'État membre concerné conformément au paragraphe 2.
 4. Si la Commission reçoit des demandes dûment motivées de deux États membres ou plus concernant une même situation de crise touchant la totalité ou une partie de leur territoire, elle peut adopter une décision unique s'appliquant à l'ensemble de ces États membres.
 5. Nonobstant l'article 5, paragraphe 1, l'article 10, paragraphe 1, et l'annexe II, point 8, les autorités compétentes des États membres peuvent, pour l'ensemble ou certaines des catégories de véhicules, prolonger pour une durée maximale de six mois la validité des certificats de contrôle technique qui ont expiré ou qui, sans cela, arriveraient à expiration pendant la période de crise. Cette durée peut être prolongée par périodes successives de six mois, aussi longtemps que la crise persiste et que la Commission l'autorise.
 6. Les mesures adoptées par les États membres sur la base du présent article sont immédiatement notifiées à la Commission, qui en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- 14) Les annexes I, II, III et IV sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive.

Article 2

Modifications de la directive 2014/47/UE

La directive 2014/47/UE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

Objet

La présente directive établit les exigences minimales applicables à un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires et à l'utilisation progressive de la télédétection des véhicules circulant sur le territoire des États membres."

- 2) L'article 2 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le point a *bis*) suivant est inséré:

"a *bis*) véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3,5 tonnes – catégorie N1;"

- b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

"1 *bis*. Les États membres, qui effectuent des contrôles techniques périodiques annuels, conformément à la directive 2014/45/UE, sur des véhicules de catégorie N1 immatriculés sur leur territoire à partir de deux ans après la première immatriculation du véhicule, peuvent exclure ladite catégorie de véhicules du champ d'application de la présente directive.";

- c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"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 au paragraphe 1, et de contrôler d'autres aspects du transport par route et de la sécurité routière, ou d'effectuer des contrôles ailleurs 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."

3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 13) est remplacé par le texte suivant:

"13) "certificat de contrôle technique": un rapport du contrôle technique tel que défini à l'article 3, point 12), de la directive 2014/45/UE;"

b) le point 18) est supprimé;

c) les points 21) et 22) suivants sont ajoutés:

"21) "télé-détection": la vérification des véhicules consistant à mesurer les émissions à l'échappement sur route, y compris les oxydes d'azote et les particules, ou les niveaux de bruit des véhicules passant à proximité d'équipements fixes ou mobiles sur route, ou au moyen de l'analyse du panache dans le cas de la vérification des émissions de polluants atmosphériques par les véhicules;

22) "analyse du panache": la mesure des émissions de polluants atmosphériques sur route provenant de véhicules suivis par un véhicule suiveur équipé d'un dispositif d'échantillonnage et d'un instrument de mesure appropriés."

6) À l'article 5, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), b), c) et d), les États membres effectuent chaque année civile un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant au moins à 5 % du nombre total de ces véhicules immatriculés sur leur territoire.

2. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, point a *bis*), les États membres effectuent chaque année civile un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant au moins à 10 % du nombre total de contrôles techniques routiers initiaux des véhicules visés au paragraphe 1."

7) à l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les États membres peuvent utiliser les critères énoncés à l'annexe I. Ces informations sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé. Le système de classification par niveau de risque est administré par les autorités compétentes des États membres.

Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) à c), 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 III de la présente directive 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."

8) à l'article 7, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres imposent aux conducteurs de disposer du certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique périodique ainsi que du rapport du dernier contrôle technique routier détaillé. Les États membres imposent à leurs autorités d'accepter les preuves électroniques de ces contrôles techniques et de ces contrôles routiers."

9) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

"Article 9

Sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique 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 conformément aux critères énoncés à l'annexe I de la présente directive ou visés par la directive 2006/22/CE. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'il existe un motif raisonnable de soupçonner qu'ils présentent un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement."

9 bis) L'article suivant est inséré:

"Article 9 bis

Téledétection

1. Les États membres peuvent avoir recours à des technologies de téledétection pour vérifier les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores des véhicules à moteur et peuvent, sur la base de la téledétection, sélectionner des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial. Les États membres peuvent également avoir recours à la téledétection pour identifier les véhicules ayant des émissions potentiellement élevées, dont les émissions peuvent être vérifiées dans un centre de contrôle, tel qu'il est défini dans la directive 2014/45/UE. Les États membres ayant recours à des technologies de téledétection en informent la Commission.
2. Sur la base des informations fournies par les États membres utilisant la téledétection conformément à l'article 20, paragraphe 3, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant une série de limites communes de téledétection pour les émissions à l'échappement ou les émissions sonores, ou les deux, ainsi que des exigences de précision associées, telles que des mesures répétées, devant être utilisées pour identifier les véhicules à fortes émissions devant être suivis dans un autre États membre conformément à l'article 18, paragraphe 3; des exigences différentes peuvent être fixées pour les équipements de téledétection fixes ou mobiles, ou pour l'analyse du panache, et des limites peuvent être fixées pour l'identification des véhicules dont les systèmes de réduction des émissions sont défectueux et de ceux dont les systèmes de contrôle des émissions ont été altérés.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2."

10) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est modifié comme suit:

a *bis*) le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conformément à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 18 bis, paragraphe 1;"

b *ter*) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule. Cette évaluation visuelle peut être complétée par l'utilisation d'équipements spécifiques;"

c *quater*) le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) procède à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule;"

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier approfondi et à un contrôle de l'arrimage du chargement, conformément à l'article 13.";

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe II jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

Au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission adopte des actes d'exécution précisant les méthodes et les valeurs limites de mesure des émissions en nombre de particules des moteurs à allumage commandé visées au point 8.2 du point 3 de l'annexe II. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les installations de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de préciser les méthodes et les valeurs limites de mesure des NOx des moteurs à allumage commandé visés au point 8.2 du point 3 de l'annexe II, et de déterminer les classes d'émissions EURO associées à ces méthodes. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les installations de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2."

- 11) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

"Article 13

Contrôle de l'arrimage du chargement

1. Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle plus détaillé conformément à l'annexe III, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement. Des vérifications sont réalisées afin de s'assurer qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte:
 - a) la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales;
 - b) les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.
2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises, telles que les marchandises concernées par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil*****, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage sont effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes figurant à l'annexe III, section I, de la présente directive. La version la plus récente des normes figurant au point 5 de ladite section peut être utilisée.

3. Les procédures de suivi visées à l'article 14 s'appliquent également en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.
4. Les États membres veillent à ce que le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement soit dûment formé à cet effet.

***** 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, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>)."

- 12) à l'article 14, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

"4. Toute altération ou manipulation du système de réduction des émissions, du système à haute tension, y compris du système de gestion de batterie, du silencieux ou des systèmes de sécurité du véhicule entraînant une défaillance majeure ou critique est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires."

- 13) à l'article 16, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IV. Les États membres veillent à ce qu'une copie électronique du rapport de contrôle soit remise au conducteur."

14) L'article 18 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe IV et est transmise au point de contact de l'État membre d'immatriculation au moyen du système de messagerie (système CTR) visé à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/2205 de la Commission*****.

La Commission adopte des actes d'exécution définissant des règles détaillées applicables aux procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques au point de contact de l'État membre d'immatriculation, conformément au premier alinéa du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

***** Règlement d'exécution (UE) 2017/2205 de la Commission du 29 novembre 2017 relatif aux règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules utilitaires présentant des défaillances majeures ou critiques décelées lors d'un contrôle technique routier (JO L 314 du 30.11.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).";

b) le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Lorsqu'un État membre utilisant la télédétection conformément à l'article 9 *bis* a identifié un véhicule immatriculé dans un autre État membre comme étant à fortes émissions en appliquant les seuils et les niveaux de précision établis dans l'acte d'exécution visé à l'article 9 *bis*, paragraphe 2, l'État membre informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, par l'intermédiaire du point de contact visé à l'article 17, des résultats des mesures de télédétection et, le cas échéant, du contrôle technique routier ultérieur. Lorsqu'aucun contrôle routier ultérieur n'a été effectué, l'État membre ayant mesuré les émissions peut demander à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation de prendre des mesures de suivi jugées appropriées par l'État membre d'immatriculation, telles que soumettre le véhicule à un contrôle routier ou à un contrôle technique comportant la mesure des émissions concernées."

15) L'article 18 *bis* suivant est inséré:

"Article 18 bis

Échange de données entre les autorités des États membres

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent des informations et des données en particulier afin de pouvoir vérifier, au moment du contrôle routier d'un véhicule, la situation légale et technique de celui-ci, s'il y a lieu, dans l'État membre où il est immatriculé.
 - (a) Les États membres donnent aux autorités compétentes des autres États membres, et aux centres de contrôle autorisés par ceux-ci, accès aux données relatives à l'immatriculation des véhicules, au contenu des certificats de conformité, s'ils sont disponibles, au résultat du contrôle du dernier certificat de contrôle technique, à tout certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré au cours des trois dernières années, aux rapports de contrôle technique routier des trois dernières années au moins et à l'historique du kilométrage du véhicule qui sont stockées dans les bases de données nationales.

- (b) Les États membres interconnectent leurs systèmes électroniques concernant les données figurant dans les certificats de contrôle technique et l'historique du kilométrage par l'intermédiaire du système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission de telle sorte que les autorités compétentes de tout État membre puissent consulter en temps réel la base de données pertinente ou le registre national des véhicules de tout autre État membre.
- (c) L'obligation prévue à l'alinéa b) est considérée comme respectée si les États membres utilisent leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) pour échanger des données et se connecter au système électronique MOVE-HUB.
2. Au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système électronique MOVE-HUB et précisant les exigences minimales relatives au format et au contenu des informations et données que les États membres sont tenus d'échanger en ce qui concerne les véhicules soumis aux contrôles routiers. Ces actes d'exécution permettent de protéger les données à caractère personnel et sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.
3. Les interconnexions entre les systèmes électroniques prévues au paragraphe 1 sont opérationnelles dans un délai de deux ans à compter de l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 2."

- 16) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

"Article 20

Transmission d'informations à la Commission

1. Au plus tard le 31 mars 2030, et au plus tard le 31 mars tous les trois ans par la suite, les États membres communiquent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne visée à l'article 28 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil***** (ci-après la "plateforme en ligne"), les données concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire collectées au cours de chacune des trois années civiles précédentes. Ces données comprennent, pour chaque année civile, les informations suivantes:
 - a) le nombre total de véhicules contrôlés;
 - b) le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
 - c) le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé;
 - d) pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe IV, point 10 de la présente directive.

La Commission transmet les données ainsi recueillies au Parlement européen et au Conseil.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant le format de communication des données mentionnées au paragraphe 1 par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2. Jusqu'à ce que ces règles entrent en vigueur, les États membres utilisent le formulaire type d'établissement des rapports figurant à l'annexe V.

3. Les États membres ayant notifié à la Commission l'utilisation de la télédétection conformément à l'article 9 *bis*, paragraphe 1, informent la Commission, dans un délai d'un an à compter de cette notification, les niveaux d'émissions à l'échappement ou d'émissions sonores, le cas échéant, par catégorie de véhicules, ainsi que les exigences de précision telles que les mesures répétées, qu'ils ont établis en vue d'identifier les véhicules à fortes émissions, ainsi que des résumés des résultats des mesures correspondantes. Les États membres informent la Commission de toute modification de ces niveaux et exigences.

***** Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).".

- 17) À l'article 21, les deuxième et troisième tirets sont remplacés par le texte suivant:
- "– la mise à jour de l'annexe II, point 3, lorsque des méthodes de contrôle plus efficaces et plus performantes deviennent disponibles, sans étendre la liste des points à contrôler,
 - l'adaptation de l'annexe II, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances et l'évaluation des défaillances en cas de modification des exigences obligatoires applicables à la réception par type dans la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement."

18) L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

"Article 24

Présentation de rapports

Au plus tard le 31 mars 2032, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application et les effets de la présente directive. Le rapport analyse notamment les effets de la directive en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière et la réduction des émissions."

18 bis) L'article 24 bis suivant est inséré:

"Article 24 bis

Réexamen

Après avoir reçu des rapports concernant la télédétection, conformément à l'article 20, paragraphe 3, d'au moins cinq États membres, la Commission évalue l'efficacité de la télédétection conformément à l'article 9 bis."

19) Les annexes II, III, IV et V sont modifiées conformément à l'annexe II de la présente directive.

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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.

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

ANNEXE I

Les annexes I, III et IV de la directive 2014/45/UE sont modifiées comme suit:

(1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) au point 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Le contrôle doit porter au moins sur les points énumérés au point 3, à condition que les systèmes et composants soient montés sur le véhicule. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.";

b) au point 2, le point suivant est ajouté:

"10) systèmes d'aide à la conduite et autres systèmes de sécurité.";

c) le point 3 est modifié comme suit:

i) le titre et la partie introductive sont remplacés par le texte suivant:

**"3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, CAUSES DE LA DÉFAILLANCE
ET ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES**

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau figurant dans le présent point.

Les composants et systèmes du véhicule sont inspectés visuellement ou au moyen de l'interface électronique, ou les deux, le cas échéant, à l'aide des critères d'inspection suivants:

- a) l'inspection du montage comprend l'évaluation de tout code d'anomalie de diagnostic pertinent mis à disposition par les constructeurs automobiles, conformément à l'article 4, paragraphes 5 et 6, ainsi qu'un examen visant à déterminer si les systèmes et composants montés sont conformes, par exemple, aux éléments suivants:
 - la conception donnée, la pièce jointe/le numéro spécifié(e), le circuit spécifié, le marquage requis;
 - la version valide du logiciel, y compris la fonctionnalité d'intégrité;
- b) l'inspection de l'état comprend un examen visant à déterminer si les systèmes et composants montés, par exemple:
 - sont endommagés, corrodés ou usés;
 - sont correctement attachés, fixés, assemblés et acheminés;
 - fonctionnent librement et facilement;
 - indiquent une défaillance par l'indicateur de dysfonctionnement (MIL) ou, le cas échéant, par le système de surveillance embarqué (OBM);
 - sont prêts à être inspectés (état de préparation du système OBD);
- c) l'inspection du fonctionnement comprend un examen de la commande et/ou de l'activation, y compris celle des pédales, des leviers, des interrupteurs ou des dispositifs de commande, qui déclenchent une action, ainsi que des systèmes et composants à commande électronique, par exemple les actionneurs, afin de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement en termes de synchronisation et de fonction;
- d) l'inspection de la performance et de l'efficacité est une inspection métrologique d'un composant ou d'un système pour vérifier qu'il est conforme à des valeurs limites spécifiées ou qu'il atteint de telles limites, qui peut aussi comporter des calculs, comme par exemple:
 - le contrôle des freins sur un banc d'essai de freinage et le calcul de l'efficacité;
 - l'activation d'un système de sécurité et l'évaluation des valeurs des capteurs et/ou la mesure des performances au moyen d'équipements de contrôle externes.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances doit être effectuée au cas par cas conformément aux critères définis dans le tableau figurant au présent point.

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière ou pour l'environnement.";"

i bis) dans le tableau, le point 0.3 suivant est inséré:

"

0.3. Véhicule faisant l'objet d'une campagne de rappel (X) ²	Les États membres peuvent vérifier le véhicule qui fait l'objet d'une campagne de rappel lorsqu'ils estiment que les défaillances qui sous-tendent la campagne:	a) affectent la sécurité de la conduite ou l'environnement; b) présentent un risque immédiat pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.		X	X
---	---	--	--	---	---

".
,

ii) dans le tableau, les points 1.1.3 à 1.1.6 sont remplacés par le texte suivant:

"

1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normale. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression. Par 'actionnement du frein', on entend l'enfoncement de la pédale/du levier de frein qui permet l'écoulement complet de la pression d'actionnement de l'air/du liquide sur les ensembles de freinage.	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 des freins 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 ¹ .		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. Fuite d'air entraînant une chute critique de la pression.		X	X
		e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Dispositif d'alerte de faible pression	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du dispositif d'alerte. Faible pression non détectable.	X		X
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées, fixation défectueuse ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

1.1.6. Actionneur, levier de commande et dispositif de verrouillage du frein de stationnement, frein de stationnement actionné électriquement, y compris frein de stationnement sur quatre roues	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	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 indiquant un réglage incorrect.			X	
		d) Système ou tout composant manquant.			X	
		e) Système ou composant endommagé.			X	
		f) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X	
		g) Câblage endommagé.			X	
		h) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.			X	
		i) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		j) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X	
		k) Autre défaillance. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

":
,

iii) dans le tableau, le point 1.1.13 est remplacé par le texte suivant:

"

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte).		X	
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).			X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou disques manquants ou mal montés, ou de type manifestement incorrect.			X
		d) Câblage électrique du témoin d'usure déconnecté ou endommagé.	X		

";

iv) dans le tableau, le point 1.1.18 est remplacé par le texte suivant:

"

1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	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	

";

v) dans le tableau, le point 1.1.19 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)</p> <p>Description: un système de freinage supplémentaire qui peut maintenir le freinage pendant une certaine période sans réduction significative de ses performances, par exemple conformément au règlement n° 13 de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.</p>	<p>Contrôle visuel complété (avec commande activée et non activée, si possible), lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant (par exemple, connecteurs ou fixations non sécurisés).		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

".

vi) dans le tableau, le point 1.1.23 est remplacé par les points 1.1.23 à 1.1.25 suivants:

"

1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Ne fonctionne pas correctement, par exemple, la course du timon excède 2/3 de la course d'inertie totale.		X	
		(b) Câble de retenue défectueux ou manquant.		X	
1.1.24 Stabilisation de la remorque (si monté) (X) ² Description: grâce au freinage sélectif de la remorque par les freins de service, le train routier complet est stabilisé.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	(a) Système ou tout composant manquant.		X	
		(b) Système ou composants endommagés.		X	
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	

		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
1.1.25 Frein d'arrêt du bus (si monté) (X) ²	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	(a) Système ou tout composant manquant.		X	
Description: le système assure l'application de la pression de freinage à l'arrêt, indépendamment de l'actionnement de la pédale de frein. Les bus ne peuvent commencer à se déplacer que lorsque les portes sont fermées.		(b) Système ou composants endommagés.		X	
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

11.
5

vii) dans le tableau, les points 1.2.1 et 1.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

"

1.2.1. Performances	<p>Durant un essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, au cours d'un essai sur route, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.</p>	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
	<p>Il faut veiller à ce que, dans la mesure du possible, les freins mécaniques de service soient inspectés sans interférence/comboinaison de freinage régénératif ou autre freinage continu.</p>	b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X			
e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet. Ou, en cas d'essai sur route, vibrations excessives au niveau de la pédale/du levier de frein de service.		X			

1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport</p> <p>(a) à la masse maximale autorisée ou,</p> <p>(b) pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu, ou</p> <p>(c) aux valeurs de référence.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Pour les véhicules non contrôlés selon les normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes, si la valeur minimale du rapport de freinage n'est pas atteinte, au moins un essai de freinage significatif doit être effectué.</p> <p>Un essai de freinage significatif est effectué si l'efficacité de freinage est inférieure aux valeurs de service, secondaires ou de stationnement prescrites aux points 1.2.2, 1.3.2 ou 1.4.2, mais que toutes les conditions suivantes sont remplies:</p> <ul style="list-style-type: none"> — le système de freinage est en bon état et ne présente pas de défauts évidents, — les roues de tous les essieux se bloquent parce que l'adhérence entre le pneumatique et la surface de l'essai de freinage a été épuisée au cours de l'essai de freinage; si les roues de certains essieux ne se bloquent pas, on peut conclure avec certitude que les valeurs d'efficacité de freinage 	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽¹⁾:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Catégorie M₁: 58 % — Catégories M₂ et M₃: 50 % — Catégorie N₁: 50 % — Catégories N₂ et N₃: 50 % — Catégories O₂, O₃ et O₄: <ul style="list-style-type: none"> — pour les semi-remorques: 45 % ⁽²⁾ — pour les semi-remorques plateaux: 50 % <p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Catégories M₁, M₂ et M₃: 50 % ⁽³⁾ — Catégorie N₁: 45 % — Catégories N₂ et N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Catégories O₂, O₃ et O₄: 40 % ⁽⁵⁾ <p>3. Autres catégories</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble):</p> <ul style="list-style-type: none"> — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % — catégories L5e, L7e: 44 % <p>Catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25 % de la masse totale du véhicule</p> <p>Catégorie T: 40 %</p>	X	X	
			X		
			X		

	<p>prescrites au point 1.2.2 ou 1.3.2 ou 1.4.2 seraient atteintes lorsque le véhicule est chargé,</p> <p>— le niveau de la commande du frein par l'inspecteur doit toujours être proportionnel à la charge actuelle de l'essieu.</p> <p>Les informations sur les valeurs du système peuvent être récupérées à l'aide de l'interface électronique du véhicule.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane. Dans les cas où des véhicules de catégorie T sont soumis à des essais sur route ou sur un banc d'essai de freinage et où la valeur minimale du rapport de freinage n'est pas atteinte, au moins un essai de freinage significatif est effectué.</p> <p>Pour toutes les méthodes d'essai de freinage, en cas de doute, l'efficacité de freinage doit être démontrée en charge ou en charge partielle.</p>				
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes			X

"
,

viii) dans le tableau, le point 1.3.1 est remplacé par le texte suivant:

"

1.3.1. Performances	<p>Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.</p> <p>Il faut veiller à ce que, dans la mesure du possible, les freins mécaniques soient inspectés sans interférence/combinaison de freinage régénératif ou autre freinage continu.</p>	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	

".

ix) dans le tableau, le point 1.4.1 est remplacé par le texte suivant:

"

1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage ou sur route.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
---------------------	--	---	--	---	---

";

x) dans le tableau, le point 1.5 est remplacé par le texte suivant:

"

1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne, c'est-à-dire essai sur route.	a) L'indicateur de dysfonctionnement fait état d'un défaut.		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	

";

xi) dans le tableau, le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>1.6. Système antiblocage (ABS)</p> <p>Description: le système empêche automatiquement le blocage des roues lors du freinage par une réduction sélective de l'effort de freinage des roues conformément, par exemple, au règlement n° 13 de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants (par exemple, capteur de vitesse de roue) endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

".
,

xii) dans le tableau, le point 1.7 est remplacé par le texte suivant:

"

1.7 Système de freinage électronique Description: un capteur de pédale de frein et/ou un capteur de pression enregistre la demande de freinage et calcule la force de freinage optimale pour chaque roue, de manière à ce que tous les freins de roue soient activés de manière optimale.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique ou par un essai sur route.	(a) Système ou tout composant manquant.		X		
		(b) Système ou composants endommagés.		X		
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		(d) Câblage endommagé.		X		
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
1.7.1 Freinage électrique régénératif	Contrôle visuel de l'indicateur de freinage électrique régénératif et, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et que les données nécessaires sont disponibles, à l'aide de l'interface électronique du véhicule ou au moyen d'un essai sur route.	(a) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement.		X		
		(b) Le système ne ralentit pas sensiblement le véhicule (sauf lorsque la batterie est pleine), ou l'indicateur de charge (s'il en existe) n'affiche pas 'en charge' lorsque la régénération est activée.		X		
		(c) L'interface du véhicule indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(d) L'interface du véhicule indique un dysfonctionnement du système.		X		

".

xii *bis*) dans le tableau, le point 2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>2.2.2. Colonne, fourches et amortisseurs de direction, y compris amortisseurs électroniques</p> <p>Description de l'amortisseur électronique: l'amortissement de direction est contrôlé électroniquement.</p> <p>Contrôle visuel du jeu et de l'état des raccords souples ou des joints universels complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.</p>		X	
	<p>b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.</p>		X	
	<p>c) Raccord souple détérioré.</p>		X	
	<p>d) Mauvaise fixation.</p> <p>Risque très grave de détachement.</p>		X	X
	<p>e) Modification présentant un risque³.</p>			X
	<p>f) Système ou tout composant manquant.</p>		X	
	<p>g) Système ou composants endommagés.</p>		X	
	<p>h) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p>		X	
	<p>i) Câblage endommagé.</p>		X	
	<p>j) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p>		X	

		k) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		l) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X	X
		m) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

”.

xiii) dans le tableau, le point 2.6 est remplacé par les points 2.6 à 2.8 suivants:

”

2.6. Direction assistée électronique (EPS), y compris direction à superposition Description: la source d'énergie pour la direction est générée par un moteur électrique. Description de la direction à superposition: en fonction de la situation de conduite, le système modifie le rapport de transmission de la direction.	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 complétés, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	(a) Système ou tout composant manquant.		X	
		(b) Système ou composants endommagés.		X	
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas (par exemple, l'assistance électrique ne fonctionne pas), ou fonctionnement non plausible (par exemple, incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues). Direction touchée.		X	X
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
2.7. Direction électronique à quatre roues (si monté) Description: deux essieux sont directeurs, avec un angle de braquage supérieur à 3° sur toutes les roues directrices, par exemple conformément au règlement n° 79 de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	(a) Système ou tout composant manquant.		X	
		(b) Système ou composants endommagés.		X	
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X	X
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
2.8 Essieu avant et non moteur contrôlé	Contrôle visuel complété, lorsque les	a) Système ou tout composant manquant.		X	

électroniquement (si monté) (X) ² Description: les essieux directeurs sont des essieux supplémentaires équipés d'une direction à commande électronique. La force de direction est générée par une pompe hydraulique ou par la force latérale sur les roues.	caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X		X
h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X		

"
,

xiii bis) dans le tableau, le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>3.1. Champ de vision, y compris champ visuel indirect, via moniteur de caméra (si monté)</p> <p>Description du moniteur de caméra: le système qui génère au moins une partie du champ visuel indirect par une combinaison de moniteurs de caméra (par exemple, conformément au règlement n° 46 de la CEE-ONU).</p>	<p>Contrôle visuel depuis le siège du conducteur complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>a) Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X		
		<p>b) Système ou tout composant manquant.</p>		X	
		<p>c) Système ou composants endommagés.</p>		X	
		<p>d) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p>		X	
		<p>e) Câblage endommagé.</p>		X	
		<p>f) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p>		X	
		<p>g) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X		X
		<p>h) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p>		X	
		<p>i) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X		X

(xiv) dans le tableau, les points 4.1.1, 4.1.2 et 4.1.3 sont remplacés par le texte suivant:

"

<p>4.1.1. État et fonctionnement</p> <p>Y compris de fonctions telles que le feu d'angle, l'assistant de feux de route, les phares adaptatifs et le feu de virage.</p> <p>Description du feu d'angle: pendant le virage, un phare supplémentaire est activé. Fonctionne jusqu'à 40 km/h, par exemple conformément au règlement n° 48 ou au règlement n° 119 de la CEE-ONU</p> <p>Description de l'assistant de feux de route: le système active et désactive automatiquement le feu de route en fonction de la situation de conduite et des conditions d'éclairage.</p> <p>Description des phares adaptatifs: l'éclairage de l'aire de route environnante et/ou l'éclairage direct des usagers de la route dans la zone de danger devant le véhicule sont optimisés par l'adaptation dynamique des faisceaux lumineux.</p> <p>Description du feu de virage: pendant le virage et en fonction de l'angle de direction et de la vitesse, le faisceau lumineux est orienté et/ou un phare supplémentaire est activé, par exemple conformément au règlement n° 48 de la CEE-ONU; au règlement n° 98 de la CEE-ONU; au règlement n° 112 de la CEE-ONU; ou au règlement n° 123 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante.</p> <p>Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).</p> <p>Visibilité fortement réduite (source lumineuse unique, ou, si LED, moins de 2/3 fonctionnent).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).</p> <p>Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Mauvaise fixation du feu.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Système ou tout composant manquant.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Système ou tout composant endommagé.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p>		<p>X</p>	
		<p>g) Câblage endommagé.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p>		<p>X</p>	
		<p>i) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p> <p>N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>j) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p>		<p>X</p>	
		<p>k) Autres défaillances.</p> <p>N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale et verticale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares.	<p>a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences¹. En l'absence d'exigences spécifiques, les valeurs de référence suivantes doivent être utilisées, h étant la hauteur du phare (point le plus bas de la surface de sortie de la lumière):</p> <p>(i) Catégories M et N:</p> <ul style="list-style-type: none"> — $h \leq 0,8$ m: limite supérieure - 0,5 %; limite inférieure - 2,5 % — $0,8 < h \leq 1$ m: limite supérieure - 0,5 %; limite inférieure - 3 % — $h > 1$ m: limite supérieure - 1 %; limite inférieure - 3 %; — $h > 1,2$ m catégorie N3G (tout-terrain): limite supérieure - 1,5 %; limite inférieure - 3,5 % <p>(ii) Catégorie L [règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission]:</p> <ul style="list-style-type: none"> — limite supérieure - 0,5 % — $h \leq 0,8$ m: limite inférieure - 2,5 % — $h > 0,8$m: limite inférieure - 3 % (- 2,5 % pour la catégorie L3e) <p>(iii) Catégorie T:</p> <ul style="list-style-type: none"> — limite supérieure - 0,5 % — $h \leq 1,2$m: limite inférieure - 4 % — $h > 1,2$m: limite inférieure - 6 % 	X		
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹ (nombre de feux allumés en même temps).</p> <p>Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p>	X	X	X

”;

xv) dans le tableau, le point 4.1.5 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>4.1.5 Dispositifs automatiques et manuels de réglage de la portée (si obligatoire)</p> <p>Description des dispositifs automatiques de réglage de la portée: en fonction de la charge et de l'angle de tangage (facultatif), le système règle l'orientation verticale du projecteur, par exemple conformément au règlement n° 121 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
			c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
			d) Câblage endommagé.		X	
			e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
			f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
			g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
			h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
			i) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	

".

xvi) dans le tableau, les points 4.2.1 et 4.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

"

4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas); l'une des sources lumineuses latérales est défectueuse. Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent; deux ou plus des sources lumineuses latérales sont défectueuses.	X	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 ¹ .		X	
		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	
4.2.2.1. Éclairage automatique (si exigé)	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
Description: en fonction de la luminosité ambiante, le système allume et éteint automatiquement le phare auxiliaire de courte portée.		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	

		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

"
,

xvii) dans le tableau, les points 4.3.1 et 4.3.2 sont remplacés par le texte suivant:

"

4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse ou manquante.			
		Sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas.	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		Aucune source lumineuse ne fonctionne.			X
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.		X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

";

xviii) dans le tableau, le point 4.4.1 est remplacé par le texte suivant:

"

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Aucune source lumineuse ne fonctionne.	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	

".
,

xix) dans le tableau, le point 4.5.1 est remplacé par le texte suivant:

4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	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

”;

xx) dans le tableau, le point 4.6.1 est remplacé par le texte suivant:

”

4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		X
		(b) Glace défectueuse.	X		
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X

”;

xxi) dans le tableau, le point 4.7.1 est remplacé par le texte suivant:

"

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 ou manquante. (Source lumineuse multiple; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X	X	
		Source lumineuse défectueuse ou manquante. (Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).			
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	

";

xxii) dans le tableau, au point 4.11, le titre de la première colonne est remplacé par le texte suivant:

"Câblage électrique (à l'exception du câblage à haute tension)";

xxii bis) dans le tableau, le point 4.12 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>4.12. Feux et catadioptres non obligatoires, par exemple éclairage extérieur de base (X)²</p> <p>Description de l'éclairage extérieur de base: le système allume/éteint les dispositifs d'éclairage de base (par exemple, les indicateurs).</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences¹. Feu émetteur/rélecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.</p>	X			
		<p>b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences¹. Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.</p>	X		X	
		<p>c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre. Très grand risque de chute.</p>	X		X	
		<p>d) Système ou tout composant manquant.</p>			X	
		<p>e) Système ou composants endommagés.</p>			X	
		<p>f) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p>			X	
		<p>g) Câblage endommagé.</p>			X	
		<p>h) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p>			X	
		<p>i) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X		X	X
		<p>j) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p>			X	

	k) Autre défaillance.			
	N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
	Affecte la sécurité de la conduite.		X	
	Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X

”;

xxiii) dans le tableau, au point 4.13, le titre de la première colonne est remplacé par le texte suivant:

”Accumulateur (ou accumulateurs, à l'exception des accumulateurs à haute tension)”;

xxiv) les points 4.14 et 4.15 suivants sont insérés:

"

4.14 Systèmes à haute tension					
4.14.1 Sécurité électrique	Contrôle visuel, complété à l'aide de l'interface du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) L'indicateur ou l'interface du véhicule indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(b) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
4.14.2 Boîtier de la batterie de traction	Contrôle visuel.	(a) Légèrement détérioré. Fortement détérioré.	X	X	
		(b) Fixation défectueuse. Très grand risque de chute.		X	X
		(c) Orifice(s) de ventilation obstrué(s).	X		
4.14.3 Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE), batterie de traction et système de gestion de batterie Description: "SRSEE": le système rechargeable de stockage d'énergie qui fournit l'énergie pour la traction électrique. Le SRSEE peut inclure un ou plusieurs sous-système(s) en plus des systèmes auxiliaires de support physique, de régulation thermique, de gestion électronique et de protection.	Contrôle visuel, complété à l'aide de l'interface du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) Marques de fuite. Fuite (présence de gouttelettes).		X	X
		(b) Logiciel ou matériel informatique incorrect, ou code d'état de préparation inactif.		X	
4.14.4 Câblage électrique à haute tension					
4.14.4.1 Faisceau de câblage et connecteur à haute tension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur et du coffre (si applicable).	(a) Légèrement détérioré. Fortement détérioré. Risque de court-circuit.	X	X	X
		(b) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.	X	X	

		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connecteurs (nécessaires au freinage, à la direction) débranchés.			X
		(c) Risque imminent d'incendie, formation d'étincelles.			X
4.14.4.2 Tresses de masse, y compris leur fixation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Légèrement détérioré. Fortement détérioré.	X	X	
4.14.4.3 Continuité de la mise à la terre (X) ²	Mesure à l'aide d'un ohmmètre.	L'essai n'est pas réalisable. Résistance trop élevée (plus de 100 Ω/(ohms)).	X	X	
4.14.4.4 Protection de la prise de recharge	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Détériorée. Manquant.	X	X	
4.14.4.5 Prise de recharge	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Détériorée. Traces de début de fusion ou d'arcs électriques Matière étrangères, modifiées, ou humidité.	X	X X	
4.14.4.6 Câble de recharge (si disponible)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Détériorée.	X		
4.14.5. Équipement électrique et électronique sous haute tension (X) ²					
4.14.5.1. Équipement électrique et électronique sous haute tension	Contrôle visuel et à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	(a) Légèrement détérioré. Fortement détérioré.	X	X	
		(b) Mauvaise fixation.		X	
		(c) Manque d'étanchéité.		X	
4.14.5.2. Moteur de traction	Contrôle visuel. Vérification de l'état de préparation opérationnelle des systèmes par une interface applicable (OBD ou OBM). Mesure de la liaison équipotentielle, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent.	(a) L'écran de protection est déformé, pas en place, endommagé ou corrodé.		X	
		(b) Mention d'avertissement manquante ou illisible.		X	
		(c) Connexion du faisceau de câblage non sécurisée ou corrodée.		X	
		(d) Isolation électrique endommagée ou détériorée susceptible de causer des blessures en cas de		X	X

		contact.				
		(e) État de préparation aux défaillances du moteur de traction.		X		
		(f) Matériel et logiciel réceptionnés par type non conformes aux exigences ¹ .		X		
4.14.5.3 Convertisseurs électroniques, moteur et onduleur	Contrôle visuel.	(a) Non conforme aux exigences ¹ .		X		
		(b) Sécurisation insuffisante.		X		
	Vérification de l'état de préparation opérationnelle des systèmes par une interface applicable (OBD ou OBM).	(c) Éléments endommagés ou corrodés. Risque de blessures ou risque de chute.	X		X	
		(d) Écrans de protection pas en place ou endommagés.			X	
	Mesure de la liaison équipotentielle, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent.	(e) Isolation électrique endommagée ou détériorée.			X	
		(f) État de préparation aux défaillances du convertisseur et des systèmes d'onduleurs.			X	
		(g) Mauvaise version du matériel et des logiciels réceptionnés par type.			X	
4.14.6. Résistance d'isolement (X) ²						
4.14.6.1. Résistance d'isolement de la prise de recharge du véhicule et résistance du conducteur de protection de mise à la terre	Lecture de la résistance d'isolement à l'aide de l'interface électronique du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) La résistance d'isolement n'est pas conforme aux exigences ou aux valeurs prédéfinies du constructeur du véhicule.			X	
		(b) La résistance du conducteur de protection de la mise à la terre n'est pas conforme aux exigences.			X	
4.14.6.2. Résistance d'isolement entre le système à haute tension et le châssis.	Contrôle visuel Lecture de la résistance d'isolement à l'aide de l'interface électronique du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) Le système de surveillance de l'isolement présente un dysfonctionnement.			X	
		(b) Valeur de résistance d'isolement non conforme aux exigences.			X	

4.14.7. Système anti-démarrage						
4.14.7.1. Système anti-démarrage (si exigé)	<p>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.</p> <p>Contrôle fonctionnel consistant à vérifier que le véhicule ne peut pas se déplacer seul lorsque le câble de recharge est branché et que le poids du conducteur est levé du siège.</p>	Dysfonctionnement de l'indicateur.	X			
<p>4.15 Signal de freinage d'urgence</p> <p>Description: en cas de forte décélération, les feux de détresse et/ou des surfaces lumineuses supplémentaires sont activés et/ou les véhicules suivants sont avertis par des feux de freinage clignotants, par exemple conformément au règlement n° 48 ou au règlement n° 13 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	(a) Système ou tout composant manquant.		X		
		(b) Système ou composants endommagés.		X		
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		(d) Câblage endommagé.		X		
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

”
;

xxv) dans le tableau, le point 5.1.3 est remplacé par le texte suivant:

"

5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X
		(c) Signes audibles d'usure ou d'endommagement du roulement de roue.		X	

".
;

xxvi) dans le tableau, le point 5.2.3 est remplacé par le texte suivant:

"

5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹ et nuisent à la sécurité routière et à la performance environnementale au sens du règlement (UE) 2024/1257 (réception par type au regard des émissions de composants et d'entités techniques distinctes). Capacité de charge ou catégorie de l'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	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X	X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Pneu manifestement sous-gonflé.	X		

<p>5.2.3.1 Avertissement de pression des pneumatiques</p> <p>Description: le système détecte la perte de pression des pneumatiques au moyen de capteurs intégrés et/ou de valeurs non plausibles pour la vitesse des roues, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 141 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques physiques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>a) Système ou tout composant manquant.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Système ou composants endommagés.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Câblage endommagé.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”;

(xxvii) dans le tableau, les points 5.3.2 et 5.3.2.1 sont remplacés par le texte suivant:

"

5.3.2 Amortisseurs, y compris l'amortissement électronique (le cas échéant) Description: en fonction de la situation de conduite, le système ajuste la phase de rebond et de compression des amortisseurs.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible, complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		i) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X		X
		j) Amortisseur endommagé présentant des signes de fuite ou de dysfonction grave.		X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécial et comparaison des différences gauche/droite, ou sur la base du comportement d'oscillation ou de l'amortissement du véhicule.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	

";

xxviii bis) dans le tableau, le point 5.3.5 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>5.3.5. Suspension pneumatique, y compris le réglage de la hauteur (si montée)</p> <p>Description du réglage de la hauteur: le système modifie l'espace libre entre le châssis du véhicule et la route.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		i) Fuite audible dans le système.		X		

".

xxviii ter) dans le tableau, le point 6.1.3 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant et l'installation d'hydrogène)</p> <p>Description de l'installation d'hydrogène: l'hydrogène est stocké dans le véhicule et utilisé pour propulser le véhicule, soit par combustion dans un moteur à combustion interne, soit par conversion dans une pile à combustible avec un moteur électrique supplémentaire.</p>	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL, complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant Risques 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 ¹ .			X
		g) Système ou tout composant manquant.		X	
		h) Système ou composants endommagés.		X	
		i) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		j) Câblage endommagé.		X	
		k) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		l) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		m) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
n) Autres défaillances.					

		N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
		Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X

xxviii *quater*) dans le tableau, le point 6.1.10 suivant est inséré:
 " ;
 "

6.1.10 Stabilisation des joints coulissants (si monté) (X) ² Description: Le joint articulé est stabilisé par amortissement, en fonction de la vitesse du véhicule, de la pression du cylindre des amortisseurs articulés, de la direction et de l'angle d'articulation.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

" ;
 "

xxviii *quinquies*) dans le tableau, le point 7.1.3 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.1.3 Tendeur et limiteur d'effort de ceinture de sécurité</p> <p>Description: En cas d'accident, la ceinture de sécurité est tendue pour placer les occupants dans une position de consigne et/ou limiter la tension de la ceinture, contrôlée électriquement et, par conséquent, limiter les forces exercées sur les personnes, par exemple conformément au règlement n° 16 ou au règlement n° 94 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X

".
,

xxviii *sexies*) dans le tableau, le point 7.1.5 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.1.5. Coussin de sécurité</p> <p>Description: En cas d'accident, les coussins de sécurité gonflables réduisent le risque de blessure par leur effet absorbant, par exemple conformément au règlement n° 12 de la CEE-ONU; au règlement n° 14 de la CEE-ONU; ou au règlement 16 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou composants (par exemple, détection d'occupation de siège) manifestement manquants.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X	X
		g) Système ou composants manifestement inopérant (par exemple, ne conviennent pas au véhicule).		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X	X

";

xxviii *septies*) dans le tableau, les points 7.1.4 et 7.1.6 sont supprimés;

xxix) dans le tableau, le point 7.8 est remplacé par le texte suivant:

"

7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule, ou de toute combinaison de ces méthodes.	a) Non conforme aux exigences ¹ . Manquant (si exigé).	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totalelement inopérant.	X		X
		c) Éclairage insuffisant. Totalelement dépourvu d'éclairage.	X		X

";

xxx) dans le tableau, le point 7.9 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)</p> <p>Description: un système permettant d'enregistrer les durées de conduite, les pauses, les temps de repos ainsi que les périodes consacrées à d'autres tâches effectuées par un conducteur, par exemple conformément au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil****</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant (par exemple scellés, plaques) ou non monté conformément aux exigences ¹ (par exemple, plaque périmée).		X	
		b) Système ou composants endommagés (par exemple, plaque illisible).		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas, ou fonctionnement non plausible (par exemple, altération ou manipulation, taille des pneumatiques non compatible avec les paramètres d'étalonnage, ou vitesse de consigne incorrecte, si elle est vérifiée).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

".
;

xxxi *bis*) dans le tableau, le point 7.10 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)</p> <p>Description: Pendant la conduite, le système empêche le dépassement d'une vitesse maximale définie. Pertinent, si obligatoire, par exemple conformément au règlement n° 89 de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant (par exemple scellés, plaques) ou non monté conformément aux exigences ¹ .		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas, ou fonctionnement non plausible (par exemple, altération ou manipulation, taille des pneumatiques non compatible avec les paramètres d'étalonnage, ou vitesse de consigne incorrecte, si elle est vérifiée).		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

";

xxxi) dans le tableau, le point 7.11 est remplacé par le texte suivant:

"

7.11. Compteur kilométrique (si disponible)	<p>Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique (OBD ou OBM).</p> <p>Si le contrôle montre que le compteur kilométrique a été manipulé, l'inspecteur l'indique sur le certificat du contrôle technique, qui vaut notification au propriétaire du véhicule</p>	Manifestement inopérant.		X	
---	---	--------------------------	--	---	--

";

xxxi bis) dans le tableau, le point 7.12 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)</p> <p>Description: le système stabilise le véhicule ou le train routier complet dans des situations de conduite critique et dynamique, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 140 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant (par exemple, capteur de vitesse des roues) manquant.		X	
		b) Système ou composants (par exemple, capteur de vitesse de roue) endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
		Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X

”.

xxxii) dans le tableau, le point 7.13 est remplacé par le texte suivant:

”

7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)	Méthode	Cause de la défaillance	Mineure	Majeure	Critique
eCall automatique Description: le système est déclenché automatiquement par des capteurs embarqués ou manuellement, il transmet un ensemble minimal de données (EN 15722) par l'intermédiaire d'un réseau de communications mobiles et établit une connexion audio fondée sur le numéro (d'urgence) entre les occupants du véhicule et le centre de réception des appels d'urgence, conformément au règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil** et au règlement délégué (UE) 2017/79 de la Commission***.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique. Pour les systèmes eCall qui utilisent des réseaux cellulaires plus anciens, lesquels ne sont plus en service, et indiquent donc un dysfonctionnement, ceci ne constitue pas une cause de la défaillance.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte (eCall MIL) indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible: - composants audio (par exemple, échec du test d'écho).		X	
		h) Autres défaillances (touchant, par exemple, le dispositif de communication par réseau mobile, l'unité de commande électronique ou le signal GPS). N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X	X	X

”;

xxxii *bis*) dans le tableau, le point 7.14 suivant est inséré:

7.14 – Connecteur de diagnostic du véhicule (port OBD) (si monté)	Méthode	Cause de la défaillance	Mineure	Majeure	Critique
7.14.1 – Connecteur de diagnostic du véhicule (port OBD)	Contrôle visuel complété par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Interface non accessible.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
		c) Système ou composant endommagé.		X	
		d) Système ou composant manquant.		X	

”;

xxxiii) dans le tableau, les points 8.1 et 8.2 sont remplacés par le texte suivant:

"

8.1. Bruit

8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		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. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique (relevé du système OBD ou OBM).	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) Dysfonctionnement du dispositif d'avertissement, indicateur d'avertissement/témoin inopérant.		X	
		d) Indicateur de dysfonctionnement activé, le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		e) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		f) Modification du dispositif de gestion des émissions à l'échappement affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		g) Modification de tout autre dispositif de gestion des émissions affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		h) Présence de dispositifs électroniques non autorisés par le constructeur du véhicule ni approuvés lors de l'homologation, modifiant les signaux à destination ou en provenance du moteur ou du ou des dispositifs antipollution.		X	
		i) Le relevé du système OBD ou OBM indique un dysfonctionnement important.		X	

<p>8.2.2 Mesure des émissions à l'échappement – moteurs à allumage commandé</p>	<p>Procédures d'essai:</p> <p>Pour les véhicules dont le nombre de particules (NP) est limité lors de la réception; véhicules Euro VI, Euro 6c et plus récents, ou M1 et N1 immatriculés pour la première fois après le 31 août 2019; et M2, M3, N2 et N3 immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2013.</p> <p>Mesure du nombre de particules conformément au point 8.2.2.1.</p> <p>Pour tous les véhicules:</p> <p>Essai d'émissions gazeuses conformément au point 8.2.2.2.</p> <p>Pour les véhicules précisés conformément à des actes d'exécution</p> <p>Mesure du NO_x conformément au point 8.2.2.3.</p>				
<p>8.2.2.1 Mesure du nombre de particules</p>	<p>Préparation du véhicule:</p> <p>— [à préciser conformément à des actes d'exécution]</p> <p>Préparation de l'instrument de mesure:</p> <p>— Le dispositif de mesure du NP est allumé pendant au moins le temps de mise en température indiqué par le fabricant;</p> <p>— Les dispositifs d'autocontrôle de l'instrument [à préciser conformément à des actes d'exécution] surveillent le bon fonctionnement de l'instrument au cours de son utilisation et déclenchent un avertissement ou l'envoi d'un message en cas de dysfonctionnement;</p> <p>Avant chaque essai, le bon état du système d'échantillonnage doit être vérifié. Cette vérification comprend une détection des dommages au conduit et à la sonde d'échantillonnage.</p> <p>Procédure d'essai:</p>	<p>Le résultat de la mesure excède les valeurs limites à préciser conformément à des actes d'exécution.</p>		<p>X</p>	

	<p>— Le logiciel du compteur de particules guide automatiquement l'opérateur de l'instrument tout au long de la procédure d'essai;</p> <p>— La sonde est insérée d'au moins 0,20 m dans la sortie du système d'échappement. En cas d'exemption justifiée lorsque l'échantillonnage à cette profondeur n'est pas possible, la sonde est insérée d'au moins 0,05 m. La sonde d'échantillonnage ne touche pas les parois du tuyau d'échappement;</p> <p>— Si le système d'échappement comporte plus d'une sortie, l'essai doit être effectué sur chacune d'elles. Dans ce cas, la concentration NP la plus élevée mesurée à différentes sorties du système d'échappement doit être considérée comme la concentration NP du véhicule;</p> <p>— Le véhicule fonctionne [à préciser conformément à des actes d'exécution]. Si le moteur du véhicule n'est pas allumé dans des conditions statiques, le système de démarrage/arrêt doit être désactivé par l'opérateur chargé de l'essai. Pour les véhicules hybrides et hybrides rechargeables, le moteur thermique doit être allumé;</p> <p>À l'issue de la procédure d'essai, l'instrument consigne (et mémorise) la concentration NP moyenne du véhicule ainsi qu'une mention "PASS" (réussite) ou "FAIL" (échec).</p> <p>— Si le résultat de l'essai est inférieur ou égal à la limite, l'instrument affiche le message "PASS".</p> <p>— Si le résultat de l'essai est supérieur à la limite, l'instrument affiche le message "FAIL".</p>				
8.2.2.2. Emissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ .	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	

	Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	<p>(b) Ou, si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>(i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— 4,5 %, ou</p> <p>— 3,5 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.</p> <p>(ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <p>— moteur tournant au ralenti: 0,5 %</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %, ou</p> <p>— moteur tournant au ralenti: 0,3 %⁽⁷⁾</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, ou</p> <p>— moteur tournant au ralenti: 0,2 %⁽⁸⁾</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,1 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.</p>		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur;		X	

8.2.2.3. Mesure du NO _x	La mise en condition du véhicule, la préparation de l'instrument de mesure, la vérification du système d'échantillonnage et la procédure d'essai spécifiés au moyen d'actes d'exécution tenant compte de l'environnement d'essai d'un moteur à allumage commandé et des méthodes existantes pour le contrôle des émissions gazeuses.	Le résultat de la mesure excède la limite à préciser conformément à des actes d'exécution.		X	
8.2.3 Mesure des émissions à l'échappement – moteurs à allumage par compression	<p>Procédures d'essai:</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 5b et Euro VI et plus récents, ou M1 et N1 immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2012, et M2, M3, N2 et N3 immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2013: Mesure du nombre de particules (NP) conformément au point 8.2.3.1.</p> <p>Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5a et Euro V: Mesure de l'opacité conformément au point 8.2.3.2.</p> <p>Pour les véhicules équipés de filtres à particules, de catégorie M1 immatriculés pour la première fois après le 2 juillet 2007, de catégorie N1 immatriculés pour la première fois après le 31 août 2010, ou de catégorie M2, M3, N2 et N3 immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 2008, les États membres peuvent appliquer la mesure du NP conformément au point 8.2.3.1 au lieu de la mesure d'opacité.</p> <p>Pour les véhicules précisés conformément à des actes d'exécution Mesure du NO_x conformément au point 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Mesure du nombre de particules	<p>Préparation du véhicule: Au début de l'essai, le moteur du véhicule doit être:</p> <p>— chaud, c'est-à-dire que la température du liquide de refroidissement doit dépasser 60 °C et, de préférence, dépasser 70 °C</p> <p>— conditionné, en faisant tourner le moteur un certain temps au ralenti et/ou en effectuant des accélérations à l'arrêt jusqu'à un régime moteur maximal de 2 000 tr/min ou en conduisant le véhicule. La durée de conditionnement totale recommandée est d'au moins 300 s.</p> <p>L'essai n'est pas effectué pendant la régénération active du filtre à particules du véhicule. Un essai rapide peut être réussi à une température du liquide de refroidissement du moteur inférieure à 60 °C. Toutefois, si le véhicule ne réussit pas l'essai, celui-ci doit être répété et</p>	<p>Le résultat de la mesure excède 250 000 (1/cm³)</p> <p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5a et Euro V équipés de filtres à particules, les États membres peuvent appliquer une limite allant jusqu'à 1 000 000 (1/cm³)</p>		X	

le véhicule doit satisfaire aux prescriptions relatives à la température du liquide de refroidissement du moteur et au conditionnement.

Préparation de l'instrument de mesure comme précisé aux sections 3, 4 et 5 de la recommandation (UE) 2023/688 de la Commission, adoptée le 20 mars 2023:

- L'instrument est allumé pendant au moins le temps de mise en température indiqué par le fabricant;
- Les dispositifs d'autocontrôle de l'instrument, tels que définis à la section 5 de la recommandation (UE) 2023/688 de la Commission, adoptée le 20 mars 2023, surveillent le bon fonctionnement de l'instrument au cours de son utilisation et déclenchent une alarme ou un message en cas de dysfonctionnement.

Avant chaque essai, le bon état du système d'échantillonnage doit être vérifié. Cette vérification comprend une détection des dommages au conduit et à la sonde d'échantillonnage.

Procédure d'essai:

- Le logiciel du compteur de particules guide automatiquement l'opérateur de l'instrument tout au long de la procédure d'essai;
- La sonde est insérée d'au moins 0,20 m dans la sortie du système d'échappement. En cas d'exemption justifiée lorsque l'échantillonnage à cette profondeur n'est pas possible, la sonde est insérée d'au moins 0,05 m. La sonde d'échantillonnage ne touche pas les parois du tuyau d'échappement;
- Si le système d'échappement comporte plus d'une sortie, l'essai doit être effectué sur chacune d'elles. Dans ce cas, la concentration NP la plus élevée mesurée à différentes sorties du système d'échappement doit être considérée comme la concentration NP du véhicule;
- Le moteur du véhicule tourne au ralenti. Si le moteur du véhicule n'est pas allumé dans des conditions statiques, le système de démarrage/arrêt doit être désactivé par l'opérateur chargé de l'essai. Pour les véhicules hybrides et hybrides rechargeables, le moteur thermique doit être allumé;
- Après l'introduction de la sonde dans le tuyau d'échappement, les étapes suivantes doivent être suivies:

--	--	--	--

	<p>1. une période de stabilisation d'au moins 15 secondes, le moteur tournant au ralenti. À titre facultatif, avant la période de stabilisation, 2 à 3 accélérations jusqu'à un régime moteur maximal de 2 000 tr/min,</p> <p>2. Après la période de stabilisation, la concentration NP dans les émissions est mesurée. La durée de l'essai doit être d'au moins 15 secondes (durée totale de la mesure). Le résultat de l'essai doit être la concentration NP moyenne de la durée de mesure. Si la concentration NP mesurée est supérieure à deux fois la limite, la mesure peut s'arrêter immédiatement avant l'écoulement des 15 secondes. Le résultat de l'essai doit être consigné.</p> <p>À l'issue de la procédure d'essai, l'instrument consigne (et mémorise) la concentration NP moyenne du véhicule ainsi qu'une mention "PASS" (réussite) ou "FAIL" (échec).</p> <p>— Si le résultat de l'essai est inférieur ou égal à la limite, l'instrument affiche le message "PASS".</p> <p>— Si le résultat de l'essai est supérieur à la limite, l'instrument affiche le message "FAIL".</p>				
<p>8.2.3.2. Opacité</p> <p>Les véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980 sont exemptés de cette obligation.</p>	<p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée et, si spécifié conformément aux règles relatives à la réception, relevé du système OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	<p>a) Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹: L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>		X	

	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>(i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>(ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p> <p>Procédure d'essai:</p> <p>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>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>(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences 1 n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou — ou, pour les véhicules visés dans les exigences¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹: <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ ou 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>			
--	---	---	--	--	--

<p>À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou 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 et N₃.</p> <p>Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>				
---	--	--	--	--

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.3.3. Mesure du NO _x	<p>Préparation du véhicule:</p> <p>Lorsque la température est inférieure à -10° C: Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p> <p>Lorsque la température extérieure est supérieure ou égale à -10° C:</p> <p>Avant l'essai, le système de traitement en aval des gaz d'échappement du véhicule doit être mis en température, dans des conditions qui permettent une réduction efficace des émissions de NO_x par le système de réduction des émissions de NO_x du véhicule. Le conditionnement du système de réduction des émissions de NO_x est précisé au moyen d'actes d'exécution.</p> <p>L'essai n'est pas effectué pendant la régénération active du filtre à particules du véhicule.</p> <p>Préparation de l'instrument de mesure:</p> <p>— Le dispositif de mesure des émissions de NO_x est allumé pendant au moins le temps de mise en température indiqué par le fabricant;</p> <p>— Les dispositifs d'autocontrôle de l'instrument à préciser conformément à des actes d'exécution surveillent le bon fonctionnement de l'instrument au cours de son utilisation et déclenchent un avertissement ou l'envoi d'un message en cas de dysfonctionnement;</p> <p>Avant chaque essai, le bon état du système d'échantillonnage doit être vérifié. Cette vérification comprend une détection des dommages au conduit et à la sonde d'échantillonnage.</p>	Le résultat de la mesure excède 40 ppm ou l'interface électronique indique un dysfonctionnement		X	

	<p>Procédure d'essai:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Le logiciel de l'analyseur de NO_x guide automatiquement l'opérateur de l'instrument tout au long de la procédure d'essai; — La sonde est insérée d'au moins 0,20 m dans la sortie du système d'échappement. En cas d'exemption justifiée lorsque l'échantillonnage à cette profondeur n'est pas possible, la sonde est insérée d'au moins 0,05 m. La sonde d'échantillonnage ne touche pas les parois du tuyau d'échappement; — Si le système d'échappement comporte plus d'une sortie, l'essai doit être effectué sur chacune d'elles. Dans ce cas, la concentration du NO_x la plus élevée mesurée à différentes sorties du système d'échappement doit être considérée comme la concentration NO_x du véhicule; — Le moteur du véhicule tourne au ralenti; — Après l'introduction de la sonde dans le tuyau d'échappement, les étapes suivantes doivent être suivies: une période de stabilisation d'au moins 15 secondes, le moteur tournant au ralenti. après la période de stabilisation, la concentration de NO_x dans les émissions est mesurée. La durée de l'essai doit être d'au moins 15 secondes (durée totale de la mesure). Le résultat de l'essai doit être la concentration moyenne de NO_x de la durée de mesure. À l'issue de la procédure d'essai, l'instrument consigne (et mémorise) la concentration moyenne de NO_x du véhicule ainsi qu'une mention "PASS" (réussite) ou "FAIL" (échec). — Si le résultat de l'essai est inférieur ou égal à la limite, l'instrument affiche le message "PASS". — Si le résultat de l'essai est supérieur à la limite, l'instrument affiche le message "FAIL". 				
--	--	--	--	--	--

”;

xxxiv) dans le tableau, le point 8.4.1 est remplacé par le texte suivant:

"

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

";

xxxiv *bis*) dans le tableau, le point 9.11.1 est remplacé par le texte suivant:

"

9.11.1. Portes, rampes, ascenseurs et système de baraquage, si montés conformément au règlement n° 107 de la CEE-ONU	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le(s) dispositif(s) d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X	X	X
		i) Non conforme aux exigences ¹ .		X	

"

xxxiv *ter*) dans le tableau, le point 9,13 suivant est ajouté:

"

9.13. Système d'alarme et d'extinction d'incendie	Méthode	Cause de la défaillance	Mineure	Majeure	Critique
9.13.1. Système d'alarme (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (le cas échéant) et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Totalemment inopérant, ne fonctionne pas correctement.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique.		X	
		c) Manquant.		X	
		d) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
9.13.2. Système d'extinction d'incendie (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manquant, activé.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Non conforme aux exigences ¹		X	
		d) Récipient pour agent de détection, récipient à gaz propulseur, récipient à agent d'extinction sans pression, vides.		X	
		e) Période(s) d'inspection et d'échange des récipients expirée.		X	

".

xxxv) dans le tableau, le point 10 suivant est ajouté:

"

10. SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE ET AUTRES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ					
<p>10.1 Système d'adaptation intelligente de la vitesse (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type, ou si monté)</p> <p>Description de l'adaptation intelligente de la vitesse: système qui aide le conducteur à maintenir une vitesse adaptée à l'environnement routier en fournissant un retour d'information spécifique et approprié, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission*****.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés, ou capteurs manifestement mal alignés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
<p>10.2 Appui-tête actif (si monté) (X)²</p> <p>Description: le système réduit le risque d'un coup de fouet cervical en cas de choc par l'arrière en modifiant la position de l'appui-tête par rapport à la tête.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	

		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule.</p>	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	
		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule.</p>	X	X	X
<p>10.3 Capot actif (si monté) (X)²</p> <p>Description: en levant automatiquement le capot, le système offre une zone de déformation plus large en cas d'accident impliquant un piéton.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas (obsolètes, par exemple) ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	
<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X		

<p>10.4 Fonction de maintien automatique (si montée) (X)²</p> <p>Description: le système, de manière indépendante, maintient le véhicule après arrêt à l'aide du frein de service et/ou du frein de stationnement et relâche automatiquement le frein au démarrage.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
<p>10.5 Système de freinage d'urgence automatique (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type, ou si monté)</p> <p>Description: le système, de manière indépendante, commence le freinage afin d'éviter une collision avec un obstacle ou un autre usager de la route, ou de réduire les</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés, ou capteurs manifestement mal alignés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		

conséquences d'un impact inévitable.		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, composants audio).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.6 Systèmes de direction assistée (si montés) Direction assistée Description: en fonction de la situation de conduite, l'angle de direction est automatiquement modifié, sans intervention du conducteur. Pertinent si l'intervention sur la direction se produit à une vitesse supérieure à 15 km/h, par exemple conformément au règlement n° 79 de la CEE-ONU. Assistance au changement de voie Description: lors d'un changement de voie, le système avertit le conducteur de la présence de véhicules dans la voie adjacente et fait revenir le véhicule dans sa voie.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, composants audio).		X	

<p>Assistance au maintien de la trajectoire Description: le système avertit le conducteur lorsque le véhicule quitte involontairement sa voie et ramène le véhicule dans la bonne direction, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement d'exécution (UE) 2021/646 de la Commission*.</p> <p>Système automatisé de maintien dans la voie (ALKS) Description: un système qui est activé par le conducteur et qui maintient le véhicule dans sa voie en contrôlant les mouvements latéraux et longitudinaux du véhicule pendant de longues périodes sans que soit nécessaire une intervention du conducteur (par exemple, conformément au règlement n° 157 de la CEE-ONU).</p>		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
<p>10.7 Système précollision (si monté) (X)²</p> <p>Description: dans une situation critique de conduite, le véhicule est préparé à la collision de manière à réduire le risque de blessure pour les occupants et/ou les autres usagers de la route.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>a) Système ou tout composant manquant.</p> <p>b) Système ou composants endommagés.</p> <p>c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p> <p>d) Câblage endommagé.</p> <p>e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p> <p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, vitres à commande électrique).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.8 Système antireversement (actif) (si monté) (X) ² Description: en cas de renversement imminent, les éléments de soutien sont déployés pour sécuriser l'espace de survie, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 21 de la CEE-ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		a) Système ou tout composant manquant.		X	

<p>10.9 Aide au démarrage (si montée) (X)²</p> <p>Description: aide au démarrage, par exemple par relèvement de l'essieu relevable, par application momentanée d'une pression de freinage ou par desserrage automatique du frein de stationnement.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
<p>10.10 Désactivation du verrouillage du différentiel (si montée) (X)²</p> <p>Description: lorsque ce système est activé, les verrouillages de différentiels sont déverrouillés en fonction des paramètres (par exemple, patinage de roue, angle de direction, vitesse).</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	<p>X</p>		X	X		

		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X		X
		<p>g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p> <p>Direction touchée.</p>		X	X
		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
<p>10.11 Frein de direction (si monté) (X)²</p> <p>Description: pendant le virage, un freinage dosé est appliqué sur une ou plusieurs roues.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
		<p>g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p> <p>Direction touchée.</p>		X	X

		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		
10.12 Stabilisation active du roulis (si monté) (X)² Description: par l'intermédiaire d'actionneurs appropriés, le système produit un mouvement de bascule qui s'oppose au mouvement de roulis de la carrosserie du véhicule en fonction de la situation de conduite du moment.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.			X		
		b) Système ou composants endommagés.			X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X		
		d) Câblage endommagé.			X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.			X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X		
10.13 Avertisseur acoustique du véhicule (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type)	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		
		a) Système ou tout composant manquant.			X		
		b) Système ou composants endommagés.			X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X		

<p>Description: à faible vitesse, le système génère un son externe spécifique pour avertir, par exemple, les piétons.</p>		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
<p>10.14 Aide à la manœuvre de virage (système de détection des angles morts) (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type)</p> <p>Description: un système qui informe le conducteur d'une possible collision avec un participant au trafic (par exemple, un vélo) à proximité du véhicule (par exemple, conformément au règlement ONU n° 151).</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.15 Détection en marche arrière (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type) Description: système qui signale au conducteur la présence de personnes et d'objets derrière le véhicule et dont le but premier est d'éviter les collisions lors des manœuvres en marche arrière, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 158 de l'ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.16 Avertissement de somnolence et de perte d'attention du conducteur (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	

<p>type)</p> <p>Description: système qui évalue la vigilance du conducteur par l'analyse de systèmes du véhicule et avertit le conducteur, si nécessaire, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2021/1341 de la Commission*****.</p>	<p>nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
<p>10.17 Système avancé d'avertissement de distraction du conducteur (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type)</p> <p>Description: système qui aide le conducteur à continuer de prêter attention aux conditions de circulation et qui avertit le conducteur en cas de distraction, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2023/2590 de la Commission*****.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
<p>10.18 Enregistreur de données d'événements (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type)</p> <p>Description: système ayant pour seul objet d'enregistrer et de mémoriser des paramètres et informations critiques relatifs à une collision juste avant, pendant et juste après une collision, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144, au règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission ***** et au règlement n° 160 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, données non accessibles).		X	
		h) Autre défaillance. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
<p>10.19 Système de conduite automatisée (si monté) (X)²</p> <p>Description: systèmes capables d'exécuter de manière continue l'ensemble de la tâche de conduite dynamique du véhicule entièrement automatisé, par exemple conformément au règlement (UE)</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	

2019/2144 et au règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission*****.		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, Interface Personne-Machine).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.20 Systèmes de surveillance de la disponibilité du conducteur (conduite automatisée) (si monté) (X) ² Description: système qui détermine si le conducteur est en mesure de reprendre la fonction de conduite d'un véhicule autonome, si nécessaire, dans certaines situations, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 157 de la CEE-ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, Interface Personne-Machine).		X	

		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		X
--	--	--	---	--	---	--	---

10.21 Régulateur de vitesse adaptatif (si monté) (X) ² Description de l'adaptateur de vitesse adaptatif: Le système maintient la vitesse du véhicule, en fonction de la vitesse préférée et de la distance par rapport au véhicule qui se trouve devant.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.			X			
		b) Système ou composants endommagés.			X			
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X			
		d) Câblage endommagé.			X			
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.			X			
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X			X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X			
h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X			X		

* Règlement d'exécution (UE) 2021/646 de la Commission du 19 avril 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des véhicules à moteur eu égard à leur système d'urgence de maintien de la trajectoire (ELKS) (JO L 133 du 20.4.2021, p. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Règlement délégué (UE) 2017/79 de la Commission du 12 septembre 2016 fixant les exigences techniques détaillées et les essais pour la réception CE par type de véhicules en ce qui concerne leurs systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et pour la réception CE par type des composants et entités techniques des systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et complétant et modifiant le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux exemptions et aux normes applicables (JO L 12 du 17.1.2017, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission du 23 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 409 du 17.11.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Règlement délégué (UE) 2021/1341 de la Commission du 23 avril 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du parlement européen et du conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'avertissement de somnolence et de perte d'attention du conducteur et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 292 du 16.8.2021, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Règlement délégué (UE) 2023/2590 de la Commission du 13 juillet 2023 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur et modifiant ledit règlement (JO L 2023/2590 du 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 107 du 6.4.2022, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés (JO L 221 du 26.8.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

"

(2) L'annexe III est modifiée comme suit:

(a) à la section I "Installations et équipements", le premier alinéa est modifié comme suit:

i) le point 10) est remplacé par le texte suivant:

"10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil*;

* Directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure (JO L 96 du 29.3.2014, p. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).";

ii) le point 15 est remplacé, et les points 16 à 18 suivants sont ajoutés:

"15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL et d'hydrogène, si ces véhicules sont contrôlés;

16) un dispositif permettant de mesurer les émissions des moteurs à allumage par compression en nombre de particules avec une précision suffisante;

17) un dispositif permettant de mesurer les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des moteurs à allumage par compression avec une précision suffisante. Le dispositif est opérationnel dans le centre de contrôle au plus tard à la date indiquée à l'article 6, paragraphe 2;

18) un dispositif de mesure des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et un dispositif de mesure des émissions en nombre de particules des moteurs à allumage commandé avec une précision suffisante. Les dispositifs sont opérationnels dans le centre de contrôle au plus tard à la date indiquée à l'article 6, paragraphe 2;

b) à la section II, le tableau I est remplacé par le tableau suivant:

"Tableau I (*)

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																					
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																	
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motocycles			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Véhicules destinés au transport de personnes																					

Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																	
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Jusqu'à 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Jusqu'à 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Jusqu'à 3 500 kg	M ₁ , M ₂	E	x	x		x								x	x	x				
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																					
	Jusqu'à 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Jusqu'à 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x				
	Jusqu'à 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				

4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b																					
Jusqu'à 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
Jusqu'à 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x			x	x	
Jusqu'à 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x					

Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																	
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
5. Remorques	Max. 750 kg	O ₁		x												x					
	> 750 jusqu'à 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x					
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x					

* Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

¹ P...essence (allumage commandé); D...diesel (allumage par compression); E...électrique (BEV — véhicule électrique à batterie)";

(3) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) au point 2 a), les points i) et ii) sont remplacés par le texte suivant:

"i) technique automobile:

— systèmes de freinage;

— systèmes de direction;

— champs de vision;

— installations et équipements d'éclairage, composants électroniques;

— essieux, roues et pneumatiques;

— châssis et carrosserie;

— nuisances et émissions;

— autres systèmes de propulsion (systèmes à haute tension, hybrides, à hydrogène);

— exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux;

ii) méthodes d'essai (y compris la formation nécessaire pour l'inspection des véhicules équipés de systèmes à haute tension);"

b) le point 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Certificat de compétence

Le certificat ou un document équivalent délivré à un inspecteur autorisé à effectuer des contrôles techniques contient au moins les informations suivantes:

— identification de l'inspecteur (prénom, nom);

— catégories de véhicules que l'inspecteur est autorisé à contrôler;

— pour les inspecteurs spécialisés dans certains domaines, les limitations qui leur sont applicables en ce qui concerne les types de véhicules qu'ils peuvent contrôler et/ou les types d'essais qu'ils peuvent effectuer;

— nom de l'autorité qui délivre le certificat;

— date de délivrance."

ANNEXE [II]

Les annexes II, III, IV et V de la directive 2014/47/UE sont modifiées comme suit:

(4) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) au point 1, le point 10 suivant est ajouté:

"10) systèmes d'aide à la conduite et autres systèmes de sécurité.";

b) le point 3 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

"3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, CAUSES DE LA DÉFAILLANCE ET ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES";

ii) dans le tableau, les points 1.1.3 à 1.1.6 sont remplacés par le texte suivant:

"

1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	<p>Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.</p> <p>Par 'actionnement du frein', on entend l'enfoncement de la pédale/du levier de frein qui permet l'écoulement complet de la pression d'actionnement de l'air/du liquide sur les ensembles de freinage.</p>	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');		X	
		Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone 'danger').			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 ¹ .		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. Fuite d'air entraînant une chute critique de la pression.		X	X
e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X		
1.1.4. Dispositif d'alerte de faible pression	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du dispositif d'alerte	X		
		Faible pression non détectable.		X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées, fixation défectueuse ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

1.1.6. Actionneur, levier de commande et dispositif de verrouillage du frein de stationnement, frein de stationnement actionné électriquement, y compris frein de stationnement sur quatre roues	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	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 indiquant un réglage incorrect.		X		
		d) Système ou tout composant manquant.		X		
		e) Système ou composant endommagé.		X		
		f) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		g) Câblage endommagé.		X		
		h) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		i) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		j) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		k) Autre défaillance. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

”.

iii) dans le tableau, le point 1.1.13 est remplacé par le texte suivant:

"

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte).		X	
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).			X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou disques manquants ou mal montés, ou de type manifestement incorrect.			X
		d) Câblage électrique du témoin d'usure déconnecté ou endommagé.	X		

";

iv) dans le tableau, le point 1.1.18 est remplacé par le texte suivant:

"

1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	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	

;

v) dans le tableau, le point 1.1.19 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)</p> <p>Description: un système de freinage supplémentaire qui peut maintenir le freinage pendant une certaine période sans réduction significative de ses performances, par exemple conformément au règlement n° 13 de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.</p>	<p>Contrôle visuel complété (avec commande activée et non activée, si possible), lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant (par exemple, connecteurs ou fixations non sécurisés).		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X

".

vi) dans le tableau, le point 1.1.23 est remplacé par les points 1.1.23 à 1.1.25 suivants:

"

1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Ne fonctionne pas correctement, par exemple, la course du timon excède 2/3 de la course d'inertie totale.		X		
		(b) Câble de retenue défectueux ou manquant.		X		
1.1.24 Stabilisation de la remorque (si monté) (X) ² Description: grâce au freinage sélectif de la remorque par les freins de service, le train routier complet est stabilisé.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	(a) Système ou tout composant manquant.		X		
		(b) Système ou composants endommagés.		X		
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		(d) Câblage endommagé.		X		
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		

		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
1.1.25 Frein d'arrêt du bus (si monté) (X) ²	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	(a) Système ou tout composant manquant.		X	
Description: le système assure l'application de la pression de freinage à l'arrêt, indépendamment de l'actionnement de la pédale de frein. Les bus ne peuvent commencer à se déplacer que lorsque les portes sont fermées.		(b) Système ou composants endommagés.		X	
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

11.
5

vii) dans le tableau, les points 1.2.1 et 1.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

"

1.2.1. Performances	<p>Durant un essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, au cours d'un essai sur route, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.</p> <p>Il faut veiller à ce que, dans la mesure du possible, les freins mécaniques de service soient inspectés sans interférence/comboinaison de freinage régénératif ou autre freinage continu.</p>	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p>	X	X
		<p>b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.</p> <p>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.</p>	X	X
		<p>c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</p>	X	
		<p>d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.</p>	X	
		<p>e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet. Ou, en cas d'essai sur route, vibrations excessives au niveau de la pédale/du levier de frein de service.</p>	X	
1.2.2. Efficience (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur ⁽¹⁾ .	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽²⁾: Catégories M₁, M₂ et M₃:</p> <p>50 % ⁽³⁾</p> <p>Catégorie N₁: 45 %</p> <p>Catégories N₂ et N₃: 43 % ⁽⁴⁾</p> <p>Catégories O₃ et O₄: 40 % ⁽⁵⁾</p> <p>Catégorie T: 40 %.</p>	X	

		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes			X

”
;

viii) dans le tableau, le point 1.3.1 est remplacé par le texte suivant:

”

1.3.1. Performances (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1. Il faut veiller à ce que, dans la mesure du possible, les freins mécaniques soient inspectés sans interférence/comboinaison de freinage régénératif ou autre freinage continu.	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	

”
;

ix) dans le tableau, le point 1.4.1 est remplacé par le texte suivant:

"

1.4.1. Performances (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage ou sur route.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
-------------------------	--	---	--	---	---

";

x) dans le tableau, le point 1.5 est remplacé par le texte suivant:

"

1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne, c'est-à-dire essai sur route.	a) L'indicateur de dysfonctionnement fait état d'un défaut.		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	

";

xi) dans le tableau, le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>1.6. Système antiblocage (ABS)</p> <p>Description: le système empêche automatiquement le blocage des roues lors du freinage par une réduction sélective de l'effort de freinage des roues conformément, par exemple, au règlement 13 de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants (par exemple, capteur de vitesse de roue) endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

".
,

xi bis) dans le tableau, le point 1.7 est remplacé par le texte suivant:

"

1.7 Système de freinage électronique Description: un capteur de pédale de frein et/ou un capteur de pression enregistre la demande de freinage et calcule la force de freinage optimale pour chaque roue, de manière à ce que tous les freins de roue soient activés de manière optimale.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique ou par un essai sur route.	(a) Système ou tout composant manquant.		X		
		(b) Système ou composants endommagés.		X		
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		(d) Câblage endommagé.		X		
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
1.7.1. Freinage électrique régénératif	Contrôle visuel de l'indicateur de freinage électrique régénératif et, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et que les données nécessaires sont disponibles, à l'aide de l'interface électronique du véhicule ou au moyen d'un essai sur route.	(a) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement.		X		
		(b) Le système ne ralentit pas sensiblement le véhicule (sauf lorsque la batterie est pleine), ou l'indicateur de charge (s'il en existe) n'affiche pas 'en charge' lorsque la régénération est activée.		X		
		(c) L'interface du véhicule indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(d) L'interface du véhicule indique un dysfonctionnement du système.		X		

";

xi ter) dans le tableau, le point 2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction, y compris amortisseurs électroniques</p> <p>Description de l'amortisseur électronique: L'amortissement de direction est contrôlé électroniquement.</p>	<p>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.</p> <p>Contrôle visuel du jeu et de l'état des raccords souples ou des joints universels complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	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 ³ .			X
		f) Système ou tout composant manquant.		X	
		g) Système ou composants endommagés.		X	
		h) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		i) Câblage endommagé.		X	
		j) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	

	<p>k) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
	<p>l) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.</p> <p>Direction touchée.</p>		X	X
	<p>m) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X

”
”

xii) dans le tableau, le point 2.6 est remplacé par les points 2.6 à 2.8 suivants:

"

<p>2.6. Direction assistée électronique (EPS), y compris direction à superposition</p> <p>Description: la source d'énergie pour la direction est générée par un moteur électrique.</p> <p>Description de la direction à superposition: en fonction de la situation de conduite, le système modifie le rapport de transmission de la direction.</p>	<p>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 complétés, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	(a) Système ou tout composant manquant.		X		
		(b) Système ou composants endommagés.		X		
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		(d) Câblage endommagé.		X		
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas (par exemple, l'assistance électrique ne fonctionne pas), ou fonctionnement non plausible (par exemple, incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues). Direction touchée.		X		X
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
<p>2.7. Direction électronique à quatre roues (si monté)</p> <p>Description: deux essieux sont directeurs, avec un angle de braquage supérieur à 3 ° sur toutes les roues directrices, par exemple conformément au règlement 79 de la CEE-ONU et au règlement</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	(a) Système ou tout composant manquant.		X		
		(b) Système ou composants endommagés.		X		
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		(d) Câblage endommagé.		X		

(UE) 2019/2144.		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X	X
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
2.8 Essieu avant et non moteur contrôlé électroniquement (si monté) (X) ² Description: les essieux directeurs sont des essieux supplémentaires équipés d'une direction à commande électronique. La force de direction est générée par une pompe hydraulique ou par la force latérale sur les roues.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X	X
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite.	X		X

		Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X
--	--	---	--	--	---

”;

xii bis) dans le tableau, le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

”

3.1. Champ de vision, y compris champ visuel indirect, via moniteur de caméra (si monté) Description du moniteur de caméra: le système qui génère au moins une partie du champ visuel indirect par une combinaison de moniteurs de caméra (par exemple, conformément au règlement n° 46 de la CEE-ONU).	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X			
		b) Système ou tout composant manquant.		X		
		c) Système ou composants endommagés.		X		
		d) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		e) Câblage endommagé.		X		
		f) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		g) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		h) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		i) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

xiii) dans le tableau, le point 4.1.1 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>4.1.1. État et fonctionnement, y compris de fonctions telles que le feu d'angle, l'assistant de feux de route, les phares adaptatifs et le feu de virage.</p> <p>Description du feu d'angle: pendant le virage, un phare supplémentaire est activé. Fonctionne jusqu'à 40 km/h, par exemple conformément au règlement 48 ou au règlement 119 de la CEE-ONU.</p> <p>Description de l'assistant de feux de route: le système active et désactive automatiquement le feu de route en fonction de la situation de conduite et des conditions d'éclairage.</p> <p>Description des phares adaptatifs: l'éclairage de l'aire de route environnante et/ou l'éclairage direct des usagers de la route dans la zone de danger devant le véhicule sont optimisés par l'adaptation dynamique des faisceaux lumineux.</p> <p>Description du feu de virage: pendant le virage et en fonction de l'angle de direction et de la vitesse, le faisceau lumineux est orienté et/ou un phare supplémentaire est activé, par exemple conformément au règlement n° 48 de la CEE-ONU; au règlement n° 98 de la CEE-ONU; au règlement n° 112 de la CEE-ONU; ou au règlement 123 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante.	X		
		<p>Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).</p> <p>Visibilité fortement réduite (source lumineuse unique, ou, si LED, moins de 2/3 fonctionnent).</p>		X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		<p>Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.</p>		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
		d) Système ou tout composant manquant.		X	
		e) Système ou tout composant endommagé.		X	
		f) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		g) Câblage endommagé.		X	
		h) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>i) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p> <p>N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
j) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X			
<p>k) Autres défaillances.</p> <p>N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X		

"

xiv) dans le tableau, le point 4.1.5 est remplacé par le texte suivant:

"

4.1.5. Dispositifs automatiques et manuels de réglage de la portée (si obligatoire) Description des dispositifs automatiques de réglage de la portée: en fonction de la charge et de l'angle de tangage (facultatif), le système règle l'orientation verticale du projecteur, par exemple conformément au règlement n° 121 de la CEE-ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		i) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	

";

xv) dans le tableau, les points 4.2.1 et 4.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

"

4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas); l'une des sources lumineuses latérales est défectueuse. Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. deux ou plus des sources lumineuses latérales sont défectueuses.	X	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 ¹ .		X	
		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	
4.2.2.1. Éclairage automatique (si exigé) Description: en fonction de la luminosité ambiante, le système allume et éteint automatiquement le phare auxiliaire de courte portée.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	

		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

”
”

xvi) dans le tableau, le point 4.3.1 est remplacé par le texte suivant:

"

4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse ou manquante.			
		Sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas.	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
c) Mauvaise fixation du feu.			X		
		Très grand risque de chute.		X	

";

xvii) dans le tableau, le point 4.4.1 est remplacé par le texte suivant:

"

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante.			
		Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		Aucune source lumineuse ne fonctionne.			X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	

".

xviii) dans le tableau, le point 4.5.1 est remplacé par le texte suivant:

"

4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas. 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

".
,

xix) dans le tableau, le point 4.6.1 est remplacé par le texte suivant:

"

4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	(a) Source lumineuse défectueuse ou manquante. Sources lumineuses multiples (si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		X
		(b) Glace défectueuse.	X		
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X

";

xx) dans le tableau, le point 4.7.1 est remplacé par le texte suivant:

"

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 ou manquante. Sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas. Source lumineuse défectueuse ou manquante. (Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent).	X		X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X

";

xxi) dans le tableau, au point 4.11, le titre de la première colonne est remplacé par le texte suivant:

"Câblage électrique (à l'exception du câblage à haute tension)";

xxi bis) dans le tableau, le point 4.12 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires, par exemple éclairage extérieur de base (X)²</p> <p>Description de l'éclairage extérieur de base: le système allume/éteint les dispositifs d'éclairage de base (par exemple, les indicateurs).</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	<p>a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences¹. Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.</p>	X		
		<p>b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences¹. Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.</p>	X		X
		<p>c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.</p>	X		X
		<p>d) Système ou tout composant manquant.</p>			X
		<p>e) Système ou composants endommagés.</p>			X
		<p>f) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.</p>			X
		<p>g) Câblage endommagé.</p>			X
		<p>h) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.</p>			X
		<p>i) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite.</p>	X		X

	Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X
	j) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
	k) Autre défaillance.			
	N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
	Affecte la sécurité de la conduite.		X	
	Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X

”;

xxii) dans le tableau, au point 4.13, le titre de la première colonne est remplacé par le texte suivant:

”Accumulateur (ou accumulateurs, à l'exception des accumulateurs à haute tension)”;

xxiii) les points 4.14 et 4.15 suivants sont insérés:

"

4.14 Systèmes à haute tension					
4.14.1 Sécurité électrique	Contrôle visuel, complété à l'aide de l'interface du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) L'indicateur ou l'interface du véhicule indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(b) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
4.14.2. Boîtier de la batterie de traction	Contrôle visuel.	(a) Légèrement détérioré.	X		
		Fortement détérioré.		X	
		(b) Fixation défectueuse.		X	
		Très grand risque de chute.			X
		(c) Orifice(s) de ventilation obstrué(s).	X		
4.14.3 Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE), batterie de traction et système de gestion de batterie Description: "SRSEE": le système rechargeable de stockage d'énergie qui fournit l'énergie pour la traction électrique. Le SRSEE peut inclure un ou plusieurs sous-système(s) en plus des systèmes auxiliaires de support physique, de régulation thermique, de gestion électronique et de protection	Contrôle visuel, complété à l'aide de l'interface du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) Marques de fuite. Fuite (présence de gouttelettes).		X	X
		(b) Logiciel ou matériel informatique incorrect, ou code d'état de préparation inactif.		X	
4.14.4 Câblage électrique à haute tension					
4.14.4.1 Faisceau de câblage et connecteur à haute tension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur et du coffre (si applicable).	(a) Légèrement détérioré.	X		
		Fortement détérioré. Risque de court-circuit.		X	X
		(b) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.	X	X	X

		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connecteurs (nécessaires au freinage, à la direction) débranchés.			
		(c) Risque imminent d'incendie, formation d'étincelles.			X
4.14.4.2 Tresses de masse, y compris leur fixation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Légèrement détérioré. Fortement détérioré.	X	X	
4.14.4.3 Continuité de la mise à la terre (X) ²	Mesure à l'aide d'un ohmmètre.	L'essai n'est pas réalisable. Résistance trop élevée (plus de 100 Ω/(ohms)).	X	X	
4.14.4.4 Protection de la prise de recharge	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Détériorée. Manquant.	X	X	
4.14.4.5 Prise de recharge	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Détériorée. Traces de début de fusion ou d'arcs électriques. Matière étrangères, modifiées, ou humidité.	X	X X	
4.14.4.6 Câble de recharge (si disponible)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Détériorée.	X		
4.14.5. Équipement électrique et électronique sous haute tension (X) ²					
4.14.5.1. Équipement électrique et électronique sous haute tension	Contrôle visuel et à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	(a) Légèrement détérioré. Fortement détérioré.	X	X	
		(b) Mauvaise fixation.		X	
		(c) Manque d'étanchéité.		X	
4.14.5.2. Moteur de traction	Contrôle visuel. Vérification de l'état de préparation opérationnelle des systèmes par une interface applicable (OBD ou OBM). Mesure de la liaison équipotentielle, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent.	(a) L'écran de protection est déformé, pas en place, endommagé ou corrodé.		X	
		(b) Mention d'avertissement manquante ou illisible.		X	
		(c) Connexion du faisceau de câblage non sécurisée ou corrodée.		X	
		(d) Isolation électrique endommagée ou détériorée susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	X

		(e) État de préparation aux défaillances du moteur de traction.		X		
		(f) Matériel et logiciel réceptionnés par type non conformes aux exigences ¹ .		X		
4.14.5.3 Convertisseurs électroniques, moteur et onduleur	Contrôle visuel.	(a) Non conforme aux exigences ¹ .		X		
		(b) Sécurisation insuffisante.		X		
	Vérification de l'état de préparation opérationnelle des systèmes par une interface applicable (OBD ou OBM).	(c) Éléments endommagés ou corrodés. Risque de blessures ou risque de chute.	X		X	
		(d) Écrans de protection pas en place ou endommagés.			X	
	Mesure de la liaison équipotentielle, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent.	(e) Isolation électrique endommagée ou détériorée.			X	
		(f) État de préparation aux défaillances du convertisseur et des systèmes d'onduleurs.			X	
		(g) Mauvaise version du matériel et des logiciels réceptionnés par type.			X	
4.14.6. Résistance d'isolement (X) ²						
4.14.6.1. Résistance d'isolement de la prise de recharge du véhicule et résistance du conducteur de protection de mise à la terre	Lecture de la résistance d'isolement à l'aide de l'interface électronique du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) La résistance d'isolement n'est pas conforme aux exigences ou aux valeurs prédéfinies du constructeur du véhicule.		X		
		(b) La résistance du conducteur de protection de la mise à la terre n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X		
4.14.6.2. Résistance d'isolement entre le système à haute tension et le châssis	Contrôle visuel. Lecture de la résistance d'isolement à l'aide de l'interface électronique du véhicule (lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont disponibles).	(a) Le système de surveillance de l'isolement présente un dysfonctionnement.		X		
		(b) Valeur de résistance d'isolement non conforme aux exigences ¹		X		
4.14.7. Système anti-démarrage						

4.14.7.1. Système anti-démarrage (si exigé)	<p>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.</p> <p>Contrôle fonctionnel consistant à vérifier que le véhicule ne peut pas se déplacer seul lorsque le câble de recharge est branché et que le poids du conducteur est levé du siège.</p>	Dysfonctionnement de l'indicateur.	X		
<p>4.15 Signal de freinage d'urgence</p> <p>Description: en cas de forte décélération, les feux de détresse et/ou des surfaces lumineuses supplémentaires sont activés et/ou les véhicules suivants sont avertis par des feux de freinage clignotants, par exemple conformément au règlement n° 48 ou au règlement n° 13 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	(a) Système ou tout composant manquant.		X	
		(b) Système ou composants endommagés.		X	
		(c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		(g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		(h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

”
”

xxiv) dans le tableau, le point 5.1.3 est remplacé par le texte suivant:

"

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 ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X
		c) Signes audibles d'usure ou d'endommagement du roulement de roue.		X	

"

xxiv bis) dans le tableau, le point 5.2.3 est remplacé par le texte suivant:

"

5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ¹ et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'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	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X	X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Pneu manifestement sous-gonflé.	X		
5.2.3.1. Avertissement de pression des pneumatiques Description: le système détecte la perte de	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques physiques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires	a) Système ou tout composant manquant.		X	

pression des pneumatiques au moyen de capteurs intégrés et/ou de valeurs non plausibles pour la vitesse des roues, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 141 de la CEE-ONU	sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.				
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autre défaillance. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

"

xxiv ter) dans le tableau, les points 5.3.2 et 5.3.2.1 sont remplacés par le texte suivant:

"

5.3.2 Amortisseurs, y compris l'amortissement électronique (si montés) Description de l'amortissement électronique: en fonction de la situation de conduite, le système ajuste la phase de rebond et de compression des amortisseurs.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		i) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu Amortisseur mal fixé.	X			X
		j) Amortisseur endommagé présentant des signes de fuite ou de dysfonction grave.			X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ²	Utilisation d'un équipement spécial et comparaison des différences gauche/droite, ou sur la base du comportement d'oscillation ou de l'amortissement du véhicule.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X		
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X		

".

xxxi *quater*) dans le tableau, le point 5.3.5 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>5.3.5. Suspension pneumatique, y compris le réglage de la hauteur (si montée)</p> <p>Description du réglage de la hauteur: le système modifie l'espace libre entre le châssis du véhicule et la route.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		i) Fuite audible dans le système.		X		

".

xxxi *quinquies*) dans le tableau, le point 6.1.3 est remplacé par le texte suivant:

<p>6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant et l'installation d'hydrogène)</p> <p>Description de l'installation d'hydrogène: l'hydrogène est stocké dans le véhicule et utilisé pour propulser le véhicule, soit par combustion dans un moteur à combustion interne, soit par conversion dans une pile à combustible avec un moteur électrique supplémentaire.</p>	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL, complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X	
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques 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 ¹ .				X
		g) Système ou tout composant manquant.			X	
		h) Système ou composants endommagés.			X	
		i) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X	
		j) Câblage endommagé.			X	
		k) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.			X	
		l) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.		X		X
m) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X			
n) Autres défaillances.						

	N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
	Affecte la sécurité de la conduite.		X	
	Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X

xxiv *sexies*) dans le tableau, le point 6.1.10 suivant est inséré:
 ",
 ",

6.1.10 Stabilisation des joints coulissants (si monté) (X) ² Description: le joint articulé est stabilisé par amortissement, en fonction de la vitesse du véhicule, de la pression du cylindre des amortisseurs articulés, de la direction et de l'angle d'articulation.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

xxxvi *septies*) dans le tableau, le point 7.1.3 est remplacé par le texte suivant:
 ",
 ",

"

<p>7.1.3 Tendeur et limiteur d'effort de ceinture de sécurité</p> <p>Description: en cas d'accident, la ceinture de sécurité est tendue pour placer les occupants dans une position de consigne et/ou limiter la tension de la ceinture, contrôlée électriquement et, par conséquent, limiter les forces exercées sur les personnes, par exemple conformément au règlement n° 16 ou au règlement n° 94 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X

"
,

xxv) dans le tableau, le point 7.1.5 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.1.5 Coussin de sécurité</p> <p>Description: en cas d'accident, les coussins de sécurité gonflables réduisent le risque de blessure par leur effet absorbant, par exemple conformément au règlement 12 de la CEE-ONU; au règlement n° 14 de la CEE-ONU; ou au règlement 16 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou composants (par exemple, détection d'occupation de siège) manifestement manquants.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X
		g) Système ou composants manifestement inopérant (par exemple, ne conviennent pas au véhicule).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X

";

xxv bis) dans le tableau, les points 7.1.4 et 7.1.6 sont supprimés;

xxvi) dans le tableau, le point 7.8 est remplacé par le texte suivant:

"

7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule, ou de toute combinaison de ces méthodes.	a) Non conforme aux exigences ¹ . Manquant (si exigé).	X	X	
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X	X	
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X	X	

";

xxvii) dans le tableau, le point 7.9 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)</p> <p>Description: un système permettant d'enregistrer les durées de conduite, les pauses, les temps de repos ainsi que les périodes consacrées à d'autres tâches effectuées par un conducteur, par exemple conformément au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil****.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant (par exemple scellés, plaques) ou non monté conformément aux exigences ¹ (par exemple, plaque périmée).		X	
		b) Système ou composants endommagés (par exemple, plaque illisible).		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas, ou fonctionnement non plausible (par exemple, altération ou manipulation, taille des pneumatiques non compatible avec les paramètres d'étalonnage, ou vitesse de consigne incorrecte, si elle est vérifiée).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

".

xxvii bis) dans le tableau, le point 7.10 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+E) Description: pendant la conduite, le système empêche le dépassement d'une vitesse maximale définie. Pertinent, si obligatoire, par exemple conformément au règlement⁸⁹ de la CEE-ONU et au règlement (UE) 2019/2144.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant (par exemple scellés, plaques) ou non monté conformément aux exigences ¹ .		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas, ou fonctionnement non plausible (par exemple, altération ou manipulation, taille des pneumatiques non compatible avec les paramètres d'étalonnage, ou vitesse de consigne incorrecte, si elle est vérifiée).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

";

xxviii) dans le tableau, le point 7.11 est remplacé par le texte suivant:

"

7.11. Compteur kilométrique (si disponible)	<p>Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique (OBD ou OBM).</p> <p>Si le contrôle montre que le compteur kilométrique a été manipulé, l'inspecteur l'indique sur le certificat du contrôle technique, qui vaut notification au propriétaire du véhicule</p>	Manifestement inopérant.		X	
---	---	--------------------------	--	---	--

";

xxix) dans le tableau, le point 7.12 est remplacé par le texte suivant:

"

<p>7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X)¹</p> <p>Description: le système stabilise le véhicule ou le train routier complet dans des situations de conduite critique et dynamique, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement 140 de la CEE-ONU.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant (par exemple, capteur de vitesse des roues) manquant.		X	
		b) Système ou composants (par exemple, capteur de vitesse de roue) endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
		Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X

"
,

xxix *bis*) dans le tableau, le point 7.13 suivant est inséré:

"

7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)	Méthode	Cause de la défaillance	Mineure	Majeure	Critique
<p>eCall automatique</p> <p>Description: le système est déclenché automatiquement par des capteurs embarqués ou manuellement, il transmet un ensemble minimal de données (EN 15722) par l'intermédiaire d'un réseau de communications mobiles et établit une connexion audio fondée sur le numéro (d'urgence) entre les occupants du véhicule et le centre de réception des appels d'urgence, conformément au règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil** et au règlement délégué (UE) 2017/79 de la Commission***.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p> <p>Pour les systèmes eCall utilisant des réseaux cellulaires plus anciens (2G/3G), qui ne sont plus en service, et indiquant donc un dysfonctionnement, ceci ne constitue pas une cause de la défaillance.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte (eCall MIL) indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible: - composants audio (par exemple, échec du test d'écho).		X	
		h) Autres défaillances (touchant, par exemple, le dispositif de communication par réseau mobile, l'unité de commande électronique ou le signal GPS). N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X	X	X

”;

xxxix *ter*) dans le tableau, le point 7.14 suivant est inséré:

7.14 – Connecteur de diagnostic du véhicule (port OBD) (si monté)	Méthode	Cause de la défaillance	Mineure	Majeure	Critique
7.14.1 – Connecteur de diagnostic du véhicule (port OBD)	Contrôle visuel complété par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Interface non accessible.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
		c) Système ou composant endommagé.		X	
		d) Système ou composant manquant.		X	

”;

xxx) dans le tableau, les points 8.1 et 8.2 sont remplacés par le texte suivant:

8.1. Bruit

8.1.1. Système de suppression du bruit (+E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .		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
	Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

8.2. Émissions à l'échappement

8.2.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique (relevé du système OBD ou OBM).	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) Dysfonctionnement du dispositif d'avertissement, indicateur d'avertissement/témoin inopérant.		X	
		d) Indicateur de dysfonctionnement activé, le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		e) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		f) Modification du dispositif de gestion des émissions à l'échappement affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		g) Modification de tout autre dispositif de gestion des émissions affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	

		h) Présence de dispositifs électroniques non autorisés par le constructeur du véhicule ni approuvés lors de l'homologation, modifiant les signaux à destination ou en provenance du moteur ou du ou des dispositifs antipollution.		X	
		(i) Réactif insuffisant, le cas échéant.		X	
		(j) Le relevé du système OBD ou OBM indique un dysfonctionnement important.		X	
Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2 Mesure des émissions à l'échappement – moteurs à allumage commandé	<p>Procédures d'essai:</p> <p>Pour les véhicules dont le nombre de particules (NP) est limité lors de la réception; véhicules Euro VI, Euro 6c et plus récents, ou M1 et N1 immatriculés pour la première fois après le 31 août 2019; et M2, M3, N2 et N3 immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2013.</p> <p>Mesure du nombre de particules conformément au point 8.2.2.1.</p> <p>Pour tous les véhicules:</p> <p>Essai d'émissions gazeuses conformément au point 8.2.2.2.</p> <p>Pour les véhicules précisés conformément à des actes d'exécution:</p> <p>Mesure du NO_x conformément au point 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Mesure du nombre de particules (E)	<p>Préparation du véhicule:</p> <p>— [à préciser conformément à des actes d'exécution]</p> <p>Préparation de l'instrument de mesure:</p> <p>— Le dispositif de mesure du NP est allumé pendant au moins le temps de mise en température indiqué par le fabricant;</p>	Le résultat de la mesure excède les valeurs limites à préciser conformément à des actes d'exécution.		X	

— Les dispositifs d'autocontrôle de l'instrument [à préciser conformément à des actes d'exécution] surveillent le bon fonctionnement de l'instrument au cours de son utilisation et déclenchent un avertissement ou l'envoi d'un message en cas de dysfonctionnement;

Avant chaque essai, le bon état du système d'échantillonnage doit être vérifié. Cette vérification comprend une détection des dommages au conduit et à la sonde d'échantillonnage.

Procédure d'essai:

— Le logiciel du compteur de particules guide automatiquement l'opérateur de l'instrument tout au long de la procédure d'essai;

— La sonde est insérée d'au moins 0,20 m dans la sortie du système d'échappement. En cas d'exemption justifiée lorsque l'échantillonnage à cette profondeur n'est pas possible, la sonde est insérée d'au moins 0,05 m. La sonde d'échantillonnage ne touche pas les parois du tuyau d'échappement;

— Si le système d'échappement comporte plus d'une sortie, l'essai doit être effectué sur chacune d'elles. Dans ce cas, la concentration NP la plus élevée mesurée à différentes sorties du système d'échappement doit être considérée comme la concentration NP du véhicule;

— Le véhicule fonctionne [à préciser conformément à des actes d'exécution]. Si le moteur du véhicule n'est pas allumé dans des conditions statiques, le système de démarrage/arrêt doit être désactivé par l'opérateur chargé de l'essai. Pour les véhicules hybrides et hybrides rechargeables, le moteur thermique doit être allumé;

À l'issue de la procédure d'essai, l'instrument consigne (et mémorise) la concentration NP moyenne du véhicule ainsi qu'une mention "PASS" (réussite) ou "FAIL" (échec).

— Si le résultat de l'essai est inférieur ou égal à la limite, l'instrument affiche le message "PASS".

— Si le résultat de l'essai est supérieur à la limite, l'instrument affiche le message "FAIL".

8.2.2.2. Emissions gazeuses (E)	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ .	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.	X	
	Mesures non applicables aux moteurs à deux temps. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	(b) Ou, si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: (i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ¹ . (ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %, ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % ⁽⁷⁾ — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, ou — moteur tournant au ralenti: 0,2 % ⁽⁸⁾ — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,1 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ¹ .	X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.	X	

8.2.2.3. Mesure du NO _x (E)	<p>La mise en condition du véhicule, la préparation de l'instrument de mesure, la vérification du système d'échantillonnage et la procédure d'essai spécifiés au moyen d'actes d'exécution tenant compte de l'environnement d'essai d'un moteur à allumage commandé et des méthodes existantes pour la mesure des émissions gazeuses.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard conformément au point 8.2.2 du présent tableau ou au point 8.2.2 du point 3 de l'annexe I de la directive 2014/45/UE.</p>	(a) Le résultat de la mesure excède la limite à préciser conformément à des actes d'exécution.		X	
		(b) Le relevé du système OBD ou OBM indique un dysfonctionnement important.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.3 Mesure des émissions à l'échappement moteurs à allumage par compression	<p>Procédures d'essai:</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 5b et Euro VI et plus récents, ou M1 et N1 immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2012, et M2, M3, N2 et N3 immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2013: Mesure du nombre de particules (NP) conformément au point 8.2.3.1.</p> <p>Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5a et Euro V: Mesure de l'opacité conformément au point 8.2.3.2. Pour les véhicules équipés de filtres à particules, de catégorie M1 immatriculés pour la première fois après le 2 juillet 2007, de catégorie N1 immatriculés pour la première fois après le 31 août 2010, ou de catégorie M2, M3, N2 et N3 immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2014, les États membres peuvent appliquer la mesure du NP conformément au point 8.2.3.1 au lieu de la mesure d'opacité.</p> <p>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6d-TEMP et Euro VI et plus récents ou de catégorie M₁ et N₁ immatriculés pour la première fois après le 31 août 2019, et de catégorie M₂, M₃, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2014: Mesure du NO_x conformément au point 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Mesure du nombre de particules (E)	<p>Préparation du véhicule: Au début de l'essai, le moteur du véhicule doit être:</p> <p>— chaud, c'est-à-dire que la température du liquide de refroidissement doit dépasser 60 °C et, de préférence, dépasser 70 °C</p> <p>— conditionné, en faisant tourner le moteur un certain temps au ralenti et/ou en effectuant des accélérations à l'arrêt jusqu'à un régime moteur maximal de 2 000 tr/min ou en conduisant le véhicule. La durée de conditionnement totale recommandée est d'au moins 300 s.</p> <p>L'essai n'est pas effectué pendant la régénération active du filtre à particules du véhicule. Un essai rapide peut être réussi à une température du liquide</p>	<p>Le résultat de la mesure excède 250 000 (1/cm³)</p> <p>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5a et Euro V équipés de filtres à particules, les États membres peuvent appliquer une limite allant jusqu'à 1 000 000 (1/cm³)</p>		X	

de refroidissement du moteur inférieure à 60 °C. Toutefois, si le véhicule ne réussit pas l'essai, celui-ci doit être répété et le véhicule doit satisfaire aux prescriptions relatives à la température du liquide de refroidissement du moteur et au conditionnement.

Préparation de l'instrument de mesure comme précisé aux sections 3, 4 et 5 de la recommandation (UE) 2023/688 de la Commission, adoptée le 20 mars 2023:

- L'instrument est allumé pendant au moins le temps de mise en température indiqué par le fabricant;
- Les dispositifs d'autocontrôle de l'instrument, tels que définis à la section 5 de la recommandation (UE) 2023/688 de la Commission, adoptée le 20 mars 2023, surveillent le bon fonctionnement de l'instrument au cours de son utilisation et déclenchent une alarme ou un message en cas de dysfonctionnement.

Avant chaque essai, le bon état du système d'échantillonnage doit être vérifié. Cette vérification comprend une détection des dommages au conduit et à la sonde d'échantillonnage.

Procédure d'essai:

- Le logiciel du compteur de particules guide automatiquement l'opérateur de l'instrument tout au long de la procédure d'essai;
- La sonde est insérée d'au moins 0,20 m dans la sortie du système d'échappement. En cas d'exemption justifiée lorsque l'échantillonnage à cette profondeur n'est pas possible, la sonde est insérée d'au moins 0,05 m. La sonde d'échantillonnage ne touche pas les parois du tuyau d'échappement;
- Si le système d'échappement comporte plus d'une sortie, l'essai doit être effectué sur chacune d'elles. Dans ce cas, la concentration NP la plus élevée mesurée à différentes sorties du système d'échappement doit être considérée comme la concentration NP du véhicule;
- Le moteur du véhicule tourne au ralenti. Si le moteur du véhicule n'est pas allumé dans des conditions statiques, le système de démarrage/arrêt doit être désactivé par l'opérateur chargé de l'essai. Pour les véhicules hybrides et hybrides rechargeables, le moteur thermique doit être allumé;

--	--	--	--

	<p>— Après l'introduction de la sonde dans le tuyau d'échappement, les étapes suivantes doivent être suivies:</p> <p>3. une période de stabilisation d'au moins 15 secondes, le moteur tournant au ralenti. À titre facultatif, avant la période de stabilisation, 2 à 3 accélérations jusqu'à un régime moteur maximal de 2 000 tr/min,</p> <p>4. Après la période de stabilisation, la concentration NP dans les émissions est mesurée. La durée de l'essai doit être d'au moins 15 secondes (durée totale de la mesure). Le résultat de l'essai doit être la concentration NP moyenne de la durée de mesure. Si la concentration NP mesurée est supérieure à deux fois la limite, la mesure peut s'arrêter immédiatement avant l'écoulement des 15 secondes. Le résultat de l'essai doit être consigné.</p> <p>À l'issue de la procédure d'essai, l'instrument consigne (et mémorise) la concentration NP moyenne du véhicule ainsi qu'une mention "PASS" (réussite) ou "FAIL" (échec).</p> <p>— Si le résultat de l'essai est inférieur ou égal à la limite, l'instrument affiche le message "PASS".</p> <p>— Si le résultat de l'essai est supérieur à la limite, l'instrument affiche le message "FAIL".</p>				
<p>8.2.3.2. Opacité</p> <p>Les véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980 sont exemptés de cette obligation.</p>	<p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée et, si spécifié conformément aux règles relatives à la réception, relevé du système OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	<p>a) Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹:</p> <p>L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>(i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>(ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>	<p>(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences 1 n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou — ou, pour les véhicules visés dans les exigences¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹: <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ ou 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>			
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>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>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>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou 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 et N₃.</p> <p>Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard conformément au point 8.2.3 du présent tableau ou au point 8.2.3 du point 3 de l'annexe I de la directive 2014/45/UE.</p>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.3.3. Mesure du NO _x (E)	<p>Préparation du véhicule:</p> <p>Lorsque la température est inférieure à -10° C: Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p> <p>Lorsque la température extérieure est supérieure ou égale à -10° C:</p> <p>Avant l'essai, le système de traitement en aval des gaz d'échappement du véhicule doit être mis en température, dans des conditions qui permettent une réduction efficace des émissions de NO_x par le système de réduction des émissions de NO_x du véhicule. Dans la mesure du possible, l'état de préparation du véhicule à l'essai doit être vérifié en contrôlant l'indicateur lumineux sur le tableau de bord ou via l'interface du véhicule (relevé OBD ou OBM).</p> <p>L'essai n'est pas effectué pendant la régénération active du filtre à particules du véhicule.</p> <p>Préparation de l'instrument de mesure:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Le dispositif de mesure des émissions de NO_x est allumé pendant au moins le temps de mise en température indiqué par le fabricant; — Les dispositifs d'autocontrôle de l'instrument à préciser conformément à des actes d'exécution surveillent le bon 	Le résultat de la mesure excède 40 ppm ou l'interface électronique indique un dysfonctionnement		X	

	<p>fonctionnement de l'instrument au cours de son utilisation et déclenchent un avertissement ou l'envoi d'un message en cas de dysfonctionnement;</p> <p>Avant chaque essai, le bon état du système d'échantillonnage doit être vérifié. Cette vérification comprend une détection des dommages au conduit et à la sonde d'échantillonnage.</p> <p>Procédure d'essai:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Le logiciel de l'analyseur de NO_x guide automatiquement l'opérateur de l'instrument tout au long de la procédure d'essai; — La sonde est insérée d'au moins 0,20 m dans la sortie du système d'échappement. En cas d'exemption justifiée lorsque l'échantillonnage à cette profondeur n'est pas possible, la sonde est insérée d'au moins 0,05 m. La sonde d'échantillonnage ne touche pas les parois du tuyau d'échappement; — Si le système d'échappement comporte plus d'une sortie, l'essai doit être effectué sur chacune d'elles. Dans ce cas, la concentration du NO_x la plus élevée mesurée à différentes sorties du système d'échappement doit être considérée comme la concentration NO_x du véhicule; — Le moteur du véhicule tourne au ralenti; — Après l'introduction de la sonde dans le tuyau d'échappement, les étapes suivantes doivent être suivies: <ul style="list-style-type: none"> une période de stabilisation d'au moins 15 secondes, le moteur tournant au ralenti. après la période de stabilisation, la concentration de NO_x dans les émissions est mesurée. La durée de l'essai doit être d'au moins 15 secondes (durée totale de la mesure). Le résultat de l'essai doit être la concentration moyenne de NO_x de la durée de mesure. 				
--	--	--	--	--	--

	<p>À l'issue de la procédure d'essai, l'instrument consigne (et mémorise) la concentration moyenne de NO_x du véhicule ainsi qu'une mention "PASS" (réussite) ou "FAIL" (échec).</p> <p>— Si le résultat de l'essai est inférieur ou égal à la limite, l'instrument affiche le message "PASS".</p> <p>— Si le résultat de l'essai est supérieur à la limite, l'instrument affiche le message "FAIL".</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard conformément au point 8.2.3 du présent tableau ou au point 8.2.3 du point 3 de l'annexe I de la directive 2014/45/UE.</p>				
--	---	--	--	--	--

xxxi) dans le tableau, le point 8.4.1 est remplacé par le texte suivant:

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

xxxi bis) dans le tableau, le point 9.11.1 est remplacé par le texte suivant:

"						
9.11.1. Portes, rampes, ascenseurs et système de baraquage, si montés conformément au règlement n° 107 de la CEE-ONU	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le(s) dispositif(s) d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule.	X		X	X
		i) Non conforme aux exigences ¹ .		X		

"

xxx*ter*) dans le tableau, le point 9,13 suivant est ajouté:

"

9.13. Système d'alarme et d'extinction d'incendie	Méthode	Cause de la défaillance	Mineure	Majeure	Critique
9.13.1. Système d'alarme (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (le cas échéant) et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Totalemment inopérant, ne fonctionne pas correctement.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique.		X	
		c) Manquant.		X	
		d) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
9.13.2. Système d'extinction d'incendie (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manquant, activé.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Non conforme aux exigences ¹		X	
		d) Récipient pour agent de détection, récipient à gaz propulseur, récipient à agent d'extinction sans pression, vides.		X	
		e) Période(s) d'inspection et d'échange des récipients expirée.		X	

";

xxxii) dans le tableau, le point 10 suivant est ajouté:

"

10. SYSTEMES D'AIDE A LA CONDUITE ET AUTRES SYSTEMES DE SECURITE						
<p>10.1 Système d'adaptation intelligente de la vitesse (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type, ou si monté)</p> <p>Description de l'adaptation intelligente de la vitesse: système qui aide le conducteur à maintenir une vitesse adaptée à l'environnement routier en fournissant un retour d'information spécifique et approprié, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission*****.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés, ou capteurs manifestement mal alignés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
<p>10.2 Appui-tête actif (si monté) (X)²</p> <p>Description: le système réduit le risque d'un coup de fouet cervical en cas de choc par l'arrière en modifiant la position de l'appui-tête par rapport à la tête.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
		b) Système ou composants endommagés.		X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X

		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule.</p>	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	
		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule.</p>	X	X	X
<p>10.3 Capot actif (si monté) (X)²</p> <p>Description: en levant automatiquement le capot, le système offre une zone de déformation plus large en cas d'accident impliquant un piéton.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas (obsolètes, par exemple) ou, le cas échéant, fonctionnant de manière non plausible.		X	

		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		
10.4 Fonction de maintien automatique (si montée) (X) ² Description: le système, de manière indépendante, maintient le véhicule après arrêt à l'aide du frein de service et/ou du frein de stationnement et relâche automatiquement le frein au démarrage.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.			X		
		b) Système ou composants endommagés.			X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X		
		d) Câblage endommagé.			X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.			X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		
10.5 Système de freinage d'urgence automatique (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type, ou si monté) Description: le système, de manière indépendante, commence le	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.			X		
		b) Système ou composants endommagés, ou capteurs manifestement mal alignés.			X		
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X		

freinage afin d'éviter une collision avec un obstacle ou un autre usager de la route, ou de réduire les conséquences d'un impact inévitable.		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, composants audio).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.6 Systèmes de direction assistée (si montés) Direction assistée Description: en fonction de la situation de conduite, l'angle de direction est automatiquement modifié, sans intervention du conducteur. Pertinent si l'intervention sur la direction se produit à une vitesse supérieure à 15 km/h, par exemple conformément au règlement n° 79 de la CEE-ONU. Assistance au changement de voie Description: lors d'un changement de voie, le système avertit le conducteur de la présence de	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

<p>véhicules dans la voie adjacente et fait revenir le véhicule dans sa voie.</p> <p>Assistance au maintien de la trajectoire Description: le système avertit le conducteur lorsque le véhicule quitte involontairement sa voie et ramène le véhicule dans la bonne direction, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement d'exécution (UE) 2021/646 de la Commission*.</p> <p>Système automatisé de maintien dans la voie (ALKS) Description: un système qui est activé par le conducteur et qui maintient le véhicule dans sa voie en contrôlant les mouvements latéraux et longitudinaux du véhicule pendant de longues périodes sans que soit nécessaire une intervention du conducteur (par exemple, conformément au règlement n° 157 de la CEE-ONU).</p>		<p>g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, composants audio).</p>		X	
		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
<p>10.7 Système précollision (si monté) (X)²</p> <p>Description: dans une situation critique de conduite, le véhicule est préparé à la collision de manière à réduire le risque de blessure pour les occupants et/ou les autres usagers de la route.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, vitres à commande électrique).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.8 Système antirenversement (actif) (si monté) (X) ² Description: en cas de renversement imminent, les éléments de soutien sont déployés pour sécuriser l'espace de survie, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 21 de la CEE-ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.9 Aide au démarrage (si montée) (X) ² Description: aide au démarrage, par exemple par relèvement de l'essieu	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	

<p>relevable, par application momentanée d'une pression de freinage ou par desserrage automatique du frein de stationnement.</p>		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X		
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X	X
<p>10.10 Désactivation du verrouillage du différentiel (si montée) (X)²</p> <p>Description: lorsque ce système est activé, les verrouillages de différentiels sont déverrouillés en fonction des paramètres (par exemple, patinage de roue, angle de direction, vitesse).</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X		
b) Système ou composants endommagés.			X			
c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.			X			
d) Câblage endommagé.			X			
e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.			X			
f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.		X		X	X	

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X	X
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.11 Frein de direction (si monté) (X) ² Description: pendant le virage, un freinage dosé est appliqué sur une ou plusieurs roues.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible. Direction touchée.		X	X
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

<p>10.12 Stabilisation active du roulis (si monté) (X)²</p> <p>Description: par l'intermédiaire d'actionneurs appropriés, le système produit un mouvement de bascule qui s'oppose au mouvement de roulis de la carrosserie du véhicule en fonction de la situation de conduite du moment.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.			X		
<p>10.13 Avertisseur acoustique du véhicule (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type)</p> <p>Description: à faible vitesse, le système génère un son externe spécifique pour avertir, par exemple, les piétons.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X

		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		<p>h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
<p>10.14 Aide à la manœuvre de virage (système de détection des angles morts) (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type)</p> <p>Description: un système qui informe le conducteur d'une possible collision avec un participant au trafic (par exemple, un vélo) à proximité du véhicule (par exemple, conformément au règlement ONU n° 151).</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		<p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.</p> <p>Affecte la sécurité de la conduite.</p> <p>Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.</p>	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	

		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.15 Détection en marche arrière (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type) Description: système qui signale au conducteur la présence de personnes et d'objets derrière le véhicule et dont le but premier est d'éviter les collisions lors des manœuvres en marche arrière, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 158 de l'ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
10.16 Avertissement de somnolence et de perte d'attention du conducteur (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type) Description: système qui évalue la vigilance du conducteur par l'analyse de systèmes du véhicule et avertit le conducteur, si nécessaire, par exemple conformément au	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	

règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2021/1341 de la Commission*****.		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.17 Système avancé d'avertissement de distraction du conducteur (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type) Description: système qui aide le conducteur à continuer de prêter attention aux conditions de circulation et qui avertit le conducteur en cas de distraction, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement délégué (UE) 2023/2590 de la Commission*****.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	

		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
		Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.			X
10.18 Enregistreur de données d'événements (si nécessaire, conformément aux règles relatives à la réception par type) Description: système ayant pour seul objet d'enregistrer et de mémoriser des paramètres et informations critiques relatifs à une collision juste avant, pendant et juste après une collision, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144, au règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission ***** et au règlement n° 160 de la CEE-ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, données non accessibles).		X	
		h) Autre défaillance. N'affecte pas la sécurité de la conduite.	X		
10.19 Système de conduite automatisée (si monté) (X) ² Description: systèmes capables d'exécuter de manière continue l'ensemble de la tâche de conduite dynamique du véhicule entièrement automatisé, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission*****.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X

		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, Interface Personne-Machine).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
10.20 Systèmes de surveillance de la disponibilité du conducteur (conduite automatisée) (si monté) (X) ² Description: système qui détermine si le conducteur est en mesure de reprendre la fonction de conduite d'un véhicule autonome, si nécessaire, dans certaines situations, par exemple conformément au règlement (UE) 2019/2144 et au règlement n° 157 de la CEE-ONU.	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible (par exemple, Interface Personne-Machine).		X	
		h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X	X	X

<p>10.21 Régulateur de vitesse adaptatif (si monté) (X)² Description de l'adaptateur de vitesse adaptatif: Le système maintient la vitesse du véhicule, en fonction de la vitesse préférée et de la distance par rapport au véhicule qui se trouve devant.</p>	<p>Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique.</p>	a) Système ou tout composant manquant.		X	
		b) Système ou composants endommagés.		X	
		c) Mauvaise version du logiciel ou défaut d'intégrité du logiciel.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Le dispositif d'alerte indique un dysfonctionnement du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X
		g) Système ou composants ne fonctionnant pas ou fonctionnant de manière non plausible.		X	
h) Autres défaillances. N'affecte pas la sécurité de la conduite. Affecte la sécurité de la conduite. Risque pour la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route.	X		X		

"

* Règlement d'exécution (UE) 2021/646 de la Commission du 19 avril 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des véhicules à moteur eu égard à leur système d'urgence de maintien de la trajectoire (ELKS) (JO L 133 du 20.4.2021, p. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Règlement délégué (UE) 2017/79 de la Commission du 12 septembre 2016 fixant les exigences techniques détaillées et les essais pour la réception CE par type de véhicules en ce qui concerne leurs systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et pour la réception CE par type des composants et entités techniques des systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et complétant et modifiant le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux exemptions et aux normes applicables (JO L 12 du 17.1.2017, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission du 23 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 409 du 17.11.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Règlement délégué (UE) 2021/1341 de la Commission du 23 avril 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du parlement européen et du conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'avertissement de somnolence et de perte d'attention du conducteur et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 292 du 16.8.2021, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Règlement délégué (UE) 2023/2590 de la Commission du 13 juillet 2023 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur et modifiant ledit règlement (JO L 2023/2590 du 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 107 du 6.4.2022, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission du 5 août 2022 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés (JO L 221 du 26.8.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

(5) L'annexe III est modifiée comme suit:

La première phrase du chapitre II, section 3, est remplacée par le texte suivant:

"Le tableau 1 indique les critères qui sont appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.";

(6) L'annexe IV est modifiée comme suit:

(a) au recto du formulaire, le point 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Catégorie de véhicule^(a)

- (a) N1 (jusqu'à 3,5 t)
- (b) N2 (3,5 à 12 t)
- (c) N3 (plus de 12 t)
- (d) O3 (3,5 à 10 t)
- (e) O4 (plus de 10 t)
- (f) M2 (plus de 9 sièges^(b), jusqu'à 5 t)
- (g) M3 (plus de 9 sièges^(b), plus de 5 t)
- (h) T1b
- (i) T2b
- (j) T3b

(k) T4.1b

(l) T4.2b

- (m) T4.3b □
- (n) Autre catégorie de véhicule:
(veuillez préciser)".;
- (b) le point 10 est modifié comme suit:
 - i) le point 10) est remplacé par le texte suivant:
"10) systèmes d'aide à la conduite et autres systèmes de sécurité^(f).";
 - ii) le point 11) suivant est ajouté:
11) Arrimage du chargement^(f).";
- (c) le verso du formulaire est modifié comme suit:
 - i) le point 4.14 suivant est inséré:
 - "4.14 Systèmes à haute tension
 - 4.14.1. Sécurité électrique
 - 4.14.2. Couvercle de batterie de traction
 - 4.14.3. Batterie de traction
 - 4.14.4. Câblage électrique à haute tension

4.14.5. Équipement électrique et électronique sous haute tension

4.14.6. Résistance d'isolement

4.14.7. Système anti-démarrage";

ii) les points 8.2.1 à 8.2.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

"8.2.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement

8.2.2. Mesure des émissions à l'échappement – moteurs à allumage commandé

8.2.2,1. Mesure du nombre de particules

8.2.2.2 Émission gazeuses

8.2.2.3 Mesure du NO_x

8.2.3. Mesure des émissions à l'échappement – moteurs à allumage par compression

8.2.3,1. Mesure du nombre de particules

8.2.3.2 Opacité

8.2.3.3 Mesure du NO_x;

iii) le point 10) suivant est ajouté:

"10. Systèmes d'aide à la conduite et autres systèmes de sécurité conformément à l'annexe II de la directive 2014/47/UE".

(7) L'annexe V est remplacée par le texte suivant:

"ANNEXE V

FORMULAIRE TYPE D'ÉTABLISSEMENT DES RAPPORTS À 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 les deux tableaux suivants:

- (a) un tableau récapitulatif par an;
- (b) pour chaque pays d'immatriculation des véhicules faisant l'objet d'un contrôle approfondi, un tableau distinct contenant des informations sur les défaillances contrôlées et constatées pour chaque catégorie de véhicule.

Tableau récapitulatif
de tous les contrôles (initiaux et approfondis)

État membre rapporteur: Période de référence: année [X]

Catégorie de véhicule:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b		Autres catégories (facultatif)		Total		
	Nombre de véhicule s contrôlé s (1)	Nombre de véhicule s défectue ux (2)	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	
Belgique																					
Bulgarie																					
République tchèque																					
Danemark																					
Allemagne																					
Estonie																					
Irlande																					
Grèce																					
Espagne																					
France																					
Croatie																					
Italie																					
Chypre																					
Lettonie																					
Lituanie																					

Catégorie de véhicule:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux
Luxembourg																				
Hongrie																				
Pays-Bas																				
Autriche																				
Pologne																				
Portugal																				
Roumanie																				
Slovénie																				
Slovaquie																				
Finlande Suède																				
Royaume-Uni																				
Albanie																				
Albanie																				
Andorre																				
Arménie																				
Azerbaïdjan																				

Catégorie de véhicule:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b		Autres catégories (facultatif)		Total		
	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	Nombre de véhicule s contrôlé s	Nombre de véhicule s défectue ux	
Biélorussie																					
Bosnie-Herzégovine																					
Géorgie																					
Kazakhstan																					
Liechtenstein																					
Monaco																					
Monténégro																					
Macédoine du Nord																					
Monaco																					
République de Moldavie																					
Fédération de Russie																					
Saint-Marin																					
Serbie																					
Suisse																					
Tadjikistan																					
Turquie																					
Turkménistan																					

Catégorie de véhicule:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b		Autres catégories (facultatif)		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	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	
Turkménistan																					
Royaume-Uni																					
Ouzbékistan																					
Autres pays tiers (veuillez préciser)																					

(1) Nombre total de véhicules contrôlés (lors des inspections initiales et approfondies), y compris ceux qui ne présentent pas de défaillances, ainsi que ceux présentant des défaillances mineures, majeures ou critiques.

(2) Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe IV.

Résultats des contrôles approfondis

État membre rapporteur:

Nom de l'État membre rapporteur

Pays d'immatriculation:

PÉRIODE:

année [x]

État membre d'immatriculation du véhicule

Catégorie de véhicule:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés (1)	Nombre de véhicules défectueux (2)	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	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux

Détails des déficiences

	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux
(0) Identification																				
(1) Équipement de freinage																				
(2) Direction																				
(3) Visibilité																				
(4) Équipement d'éclairage et système électrique																				
(5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension																				
(6) Châssis et accessoires du châssis																				

Catégorie de véhicule:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b		Autres catégories (facultatif)		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	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
	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux
(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse																				
(8) Nuisances y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile																				
(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules M ₂ et M ₃																				
(10) Systèmes électroniques de sécurité																				
(11) Arrimage du chargement																				
Nombre total de défaillances																				

(1) Nombre total de véhicules contrôlés (lors des inspections initiales et approfondies), y compris ceux qui ne présentent pas de défaillances, ainsi que ceux présentant des défaillances mineures, majeures ou critiques.

(2) Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe IV.