



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 18 janvier 2012 (23.01)  
(OR. en)**

**5018/13**

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2012/0184 (COD)**

---

**TRANS 1  
CODEC 3**

**RESULTATS DES TRAVAUX**

---

du: Secrétariat général

aux: délégations

---

n° doc. préc.: 17720/12 TRANS 464 CODEC 3038 + ADD 1

n° prop. Cion: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

---

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE  
- *Orientation générale*

---

Lors de sa session du 20 décembre 2012, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est parvenu à une orientation générale sur la proposition citée en objet, dont le texte figure à l'annexe I.

**CHAPITRE I**  
**OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION**

*Article premier*

**Objet**

La présente directive établit les exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique.

*Article 2*

**Champ d'application<sup>1</sup>**

1. La présente directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes, telles que visées par les directives 2007/46/CE et 2003/37/CE:
  - véhicules à moteur ayant au moins quatre roues, conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et ne comportant, outre le siège du conducteur, pas plus de huit places assises – catégorie M1;
  - véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises – catégories M2 et M3;

---

<sup>1</sup> Le texte ci-après sera inclus sous la forme d'un considérant: "Les contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux."

- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises par route et ayant une masse maximale n'excédant pas 3,5 tonnes – catégorie N1;
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises par route et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes – catégories N2 et N3;
- [...]
- remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes – catégories O3 et O4;
- [...]
- tracteurs à roues appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

2. Les États membres peuvent exempter de l'application de la présente directive les véhicules ci-après, immatriculés sur leur territoire:

- véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que les véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition;
- véhicules utilisés par les forces armées, par les forces de l'ordre, par les services des pompiers, par la protection civile, et par les services d'urgence ou de sauvetage;

- véhicules diplomatiques;
  - véhicules utilisés à des fins agricoles, horticoles, forestières, d'élevage ou de pêche et circulant uniquement sur le territoire de l'État membre;
  - véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et circulant uniquement sur le territoire de l'État membre;
  - véhicules utilisés exclusivement sur des petites îles ou dans des régions faiblement peuplées<sup>2</sup>.
3. Les États membres peuvent introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules immatriculés dans leur territoire qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive ou des véhicules visés au paragraphe 2.

### *Article 3*

#### **Définitions**

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

- 1) "véhicule", tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;
- 2) "véhicule à moteur", tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;

---

<sup>2</sup> Le texte ci-après sera inclus sous la forme d'un considérant: "Les véhicules utilisés exclusivement dans les régions isolées des États membres, notamment les petites îles comptant moins de 5 000 habitants ou les régions faiblement peuplées dont la densité de population est inférieure à cinq personnes au kilomètre carré, sont utilisés sous certaines conditions qui peuvent nécessiter un régime spécifique pour les contrôles techniques. Par conséquent, il convient d'habiliter les États membres à exempter ces véhicules de l'application de la présente directive."

- 3) "remorque", tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 4) "semi-remorque", une remorque conçue pour être accouplée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par le véhicule à moteur;
- 5) [...]
- 6) "véhicule immatriculé dans un État membre", un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- 7) "véhicule présentant un intérêt historique", un véhicule considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par une autorité compétente désignée, et remplissant l'ensemble des conditions suivantes:
  - il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins 30 ans;
  - son modèle particulier n'est plus produit;
  - il a conservé son état d'origine et aucune modification importante n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux tels que le moteur, les freins, la direction, la suspension ou la carrosserie;
- 8) "titulaire du certificat d'immatriculation", la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 9) "contrôle technique", une inspection visant à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et est conforme aux paramètres de protection de l'environnement;

- 10) "réception", une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques pertinentes visées par les directives 2003/37/CE et 2007/46/CE;
  - 11) "défaillances", les défauts techniques et autres anomalies constatés lors d'un contrôle technique;
  - 12) "certificat de contrôle technique", un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle et contenant les résultats du contrôle technique;
  - 13) "inspecteur", toute personne autorisée par un État membre ou par son autorité compétente à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou, le cas échéant, au nom de l'autorité compétente;
  - 14) "autorité compétente", l'autorité ou l'organisme public auquel l'État membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques;
  - 15) "centre de contrôle", tout organisme ou établissement public ou privé<sup>3</sup> autorisé par un État membre à effectuer des contrôles techniques;
  - 16) "organe de surveillance", tout organisme ou ensemble d'organismes établi par un État membre et responsable de la surveillance des centres de contrôle. Tout organe de surveillance peut faire partie de l'autorité compétente;
- 16 bis) "petite île", une île dont la population est inférieure à 5 000 habitants et qui n'est pas reliée au reste du territoire par des ponts ou des tunnels routiers<sup>4</sup>;

---

<sup>3</sup> Un considérant sera inclus pour traiter de la question du "point de contact national".

<sup>4</sup> Le concept de "petite île" trouve son origine dans les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 (JO C 54 du 4.3.2006, p. 13).

16 *bis bis*) "région faiblement peuplée", une zone prédéfinie dont la densité de population ne dépasse pas cinq habitants au kilomètre carré<sup>5</sup>;

16 *bis bis bis*) "voie publique", une voie d'utilité publique générale, par exemple les routes, autoroutes et voies rapides locales, régionales ou nationales.

---

<sup>5</sup> Le concept de "région faiblement peuplée" s'inspire de l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2003 relatif aux durées de conduite et aux temps de repos.

## CHAPITRE II

### OBLIGATIONS GÉNÉRALES

#### *Article 4*

#### **Responsabilités**

1. Chaque État membre veille à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient contrôlés régulièrement conformément à la présente directive par les centres de contrôle autorisés par l'État membre où ces véhicules sont immatriculés.
2. Le contrôle technique est effectué par l'État membre, ou par un organe à vocation publique chargé par lui de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par lui, y compris des organismes privés agréés<sup>6</sup>.
3. Eu égard aux principes énoncés dans les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne l'accès à l'information, la Commission adopte, avant la date d'application de la présente directive, les informations techniques nécessaires au contrôle technique, conformément à l'annexe II, point 3, que les constructeurs automobiles doivent fournir à un prix raisonnable, ainsi que les règles détaillées concernant les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.
4. [...] <sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Le considérant (10 *bis*) ci-après sera inséré: "Lorsqu'ils autorisent des centres de contrôle sur leur territoire, les États membres tiennent compte du fait que la directive 2006/123/CE relative aux services dans le marché intérieur exclut de son champ d'application les services d'intérêt général dans le domaine des transports."

<sup>7</sup> Le texte ci-après sera inclus sous la forme d'un considérant: "Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler".

## CHAPITRE III

### EXIGENCES APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE

#### *Article 5*

#### **Date et fréquence des contrôles**

1. Les véhicules sont soumis à un contrôle technique au minimum selon les intervalles suivants:
  - a) [...]
  - b) véhicules appartenant aux catégories M1 et N1: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans;
  - c) 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 annuellement.
  - d) véhicules appartenant à la catégorie T5 dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.
2. [...]
3. L'État membre ou l'autorité compétente peut fixer la période au cours de laquelle le contrôle technique doit être effectué conformément aux intervalles définis au paragraphe 1.
4. L'État membre ou l'autorité compétente peut exiger qu'un véhicule, nonobstant la date de son dernier contrôle technique, soit soumis à un contrôle technique avant la date visée aux paragraphes 1 et 2 dans les cas suivants:
  - après un accident ayant altéré les principales composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;

- lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés;
- en cas de changement de titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;
- lorsque le kilométrage d'un véhicule appartenant à la catégorie M1 ou N1 est supérieur à 160 000 km;
- dans les cas où la sécurité routière est gravement compromise.

#### *Article 6*

#### **Contenu et méthodes de contrôle**

1. Les États membres veillent à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe II, point 2.
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 énumérés à l'annexe II, point 3, à l'aide des méthodes applicables recommandées pour le contrôle de ceux-ci. Le contrôle peut également comporter une vérification de la conformité des pièces et composants du véhicule aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur à la date de sa réception ou, le cas échéant, au moment de son adaptation.

#### *Article 7*

#### **Appréciation des défaillances**

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe II contient une liste minimale des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité.
2. Les défaillances constatées lors des contrôles périodiques des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sûreté du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures;
  - défaillances majeures susceptibles de compromettre la sûreté du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;
  - défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant l'interdiction, par l'État membre ou par ses autorités compétentes, de l'utilisation du véhicule sur la voie publique.
3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 doit être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances des mêmes éléments à contrôler tels que définis dans le champ d'application du contrôle à l'annexe II peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance plus sérieuse s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

#### *Article 8*

#### **Certificat de contrôle technique**

1. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, les autorités compétentes qui ont effectué le contrôle technique d'un véhicule délivrent pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments énumérés à l'annexe IV.
2. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, les autorités compétentes mettent à la disposition de la personne qui a présenté le véhicule au contrôle le certificat de contrôle technique ou, dans le cas d'un certificat électronique, une version imprimée certifiée dudit certificat.

2 bis. Sans préjudice de l'article 5, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre, l'État membre reconnaît un certificat de contrôle technique qui a été délivré par un autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat soit valable compte tenu de la fréquence de renouvellement prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation<sup>8</sup>. En cas de doute, les États membres peuvent vérifier le certificat de contrôle technique avant de le reconnaître.

Les États membres communiquent à la Commission une description du certificat de contrôle technique avant la date d'application de la présente directive. La Commission en informe le comité visé à l'article 16.

3. À compter de la date d'application de la présente directive et pendant une durée maximale de trois ans, les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Cette communication a lieu dans un délai raisonnable après la délivrance des certificats de contrôle technique. Jusqu'à cette date, les centres de contrôle peuvent communiquer ces informations à l'autorité compétente par d'autres moyens. Les États membres déterminent la période pendant laquelle l'autorité compétente conserve ces informations. Cette période ne peut être inférieure à 36 mois, sans préjudice des régimes fiscaux nationaux des États membres.
4. Les États membres veillent à ce que, afin de vérifier le compteur kilométrique, pour les véhicules équipés normalement, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique soient mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles sont disponibles par voie électronique. La manipulation du compteur kilométrique visant à réduire ou à falsifier le kilométrage enregistré d'un véhicule, lorsqu'elle est confirmée, est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
5. Les États membres veillent à ce que les résultats du contrôle technique soient transmis à l'autorité d'immatriculation du véhicule. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

---

<sup>8</sup> Le texte ci-après sera inclus sous la forme d'un considérant: "Le droit des États membres à soumettre ce véhicule à une identification des véhicules ne devrait pas être remis en cause par la présente directive."

## *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 un tel véhicule peut circuler avant de subir un nouveau contrôle technique.
3. En cas de défaillances critiques, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente peut décider qu'un tel véhicule ne peut circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler est suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation<sup>9</sup>, jusqu'à ce que les défaillances soient rectifiées et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler.

## *Article 10*

### **Preuve de réussite du contrôle**

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 fournit une preuve, telle qu'une vignette, un certificat 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 aura lieu.

Les États membres communiquent à la Commission une description de la preuve de la réussite du contrôle avant la date d'application de la présente directive. La Commission en informe le comité visé à l'article 16.

2. Aux fins de la libre circulation, chaque État membre reconnaît la preuve délivrée conformément au paragraphe précédent.

---

<sup>9</sup> JO L XXX du XX.XX.XXXX, p. XX.

## CHAPITRE IV

### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

#### *Article 11*

#### **Installations et équipements de contrôle**

1. Les États membres veillent à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe V.
2. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente entretiennent les installations et équipements de contrôle conformément aux instructions fournies par l'équipementier.
3. Les équipements de mesure sont périodiquement étalonnés conformément à l'annexe V et vérifiés conformément aux spécifications fournies par l'État membre ou par l'équipementier.

#### *Article 11 bis*

#### **Centres de contrôle**

1. Les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques sont agréés par un État membre ou son autorité compétente.
2. Afin de satisfaire aux exigences minimales de gestion de la qualité, les centres de contrôle respectent les exigences imposées par l'État membre délivrant l'agrément. Les centres de contrôle<sup>10</sup> garantissent l'objectivité et la haute qualité du contrôle des véhicules.

---

<sup>10</sup> Le considérant n°10 doit être modifié comme suit: "Le contrôle technique étant une activité souveraine, il devrait être effectué par les États membres ou par des organismes agréés, publics ou privés, sous leur surveillance. Les États membres devraient en tout état de cause rester responsables du contrôle technique, même si le dispositif national permet l'agrément d'organismes privés, y compris ceux qui exercent également des activités de réparation des véhicules."

## Article 12

### Inspecteurs

1. Les États membres veillent à ce que les contrôles techniques soient effectués par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies à l'annexe VI.
2. Les autorités compétentes ou, le cas échéant, les centres de formation agréés délivrent un certificat aux inspecteurs qui satisfont aux exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées au point 3 de l'annexe VI.
3. Les inspecteurs employés ou agréés par les autorités compétentes des États membres ou par un centre de contrôle à la date d'application de la présente directive sont exemptés des exigences établies au point 1 de l'annexe VI.
4. Lorsqu'ils effectuent un contrôle technique, les inspecteurs sont libres de tout conflit d'intérêt<sup>11</sup>.
5. La personne présentant le véhicule au contrôle est informée des défaillances qui sont à rectifier.
6. Les résultats d'un contrôle technique ne peuvent, en cas de besoin, être modifiés que par l'organe de surveillance ou, selon la procédure mise en place par l'autorité compétente, s'ils sont manifestement erronés.

---

<sup>11</sup> Un considérant sera inséré pour clarifier la notion de conflit d'intérêt.

### Article 13

#### Surveillance des centres de contrôle

0. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle fassent l'objet d'une surveillance<sup>12</sup>.
1. Un organe de surveillance effectue au moins les tâches prévues au point 1 de l'annexe VII et remplit les exigences établies aux points 2 et 3 de ladite annexe.

Les États membres publient les règles et procédures régissant l'organisation, les tâches et les exigences, y compris en matière d'indépendance, qui sont applicables au personnel d'un organe de surveillance.

2. Les centres de contrôle directement exploités par une autorité compétente sont exemptés des exigences concernant l'agrément et la surveillance, dans les cas où l'organe de surveillance fait partie de l'autorité compétente.
3. Les exigences mentionnées aux points 0 à 2 peuvent être considérées comme étant remplies par les États membres qui exigent que les centres de contrôle soient accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Le passage ci-après sera inséré sous la forme d'un considérant: "Les États membres devraient être habilités à autoriser des centres de contrôle qui ne sont pas situés sur leur territoire à effectuer des contrôles techniques pour des véhicules immatriculés sur leur territoire, si ces centres de contrôle ont déjà été agréés par l'État membre sur le territoire duquel ils se trouvent pour la réalisation de contrôles techniques sur des véhicules étrangers."

<sup>13</sup> Le passage ci-après sera inséré sous la forme d'un considérant: "l'accréditation des centres de contrôle au titre du règlement (CE) n° 765/2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits ne peut constituer une obligation pour les États membres."

## CHAPITRE V

### COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

#### *Article 14*

#### **Coopération administrative entre États membres**

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres et la Commission pour ce qui concerne l'application de la présente directive.
  
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national au plus tard [*un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive*] et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste mise à jour de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

#### *Article 15*

#### **Plateforme électronique d'information sur les véhicules**

La Commission examine la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois. Lors de cet examen, la Commission étudie les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique et du kilométrage entre les autorités compétentes des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle et les constructeurs automobiles.

## CHAPITRE VI

### Dispositions relatives aux compétences d'exécution et aux pouvoirs délégués

#### *Article 16*

#### **Comité "Contrôle technique"**

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

#### *Article 17*

#### **Actes délégués**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en application de l'article 18, en vue de:

- mettre à jour uniquement la désignation de la catégorie de véhicules à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5, 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 des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles;
- [...].

## Article 18

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 17 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [*date d'entrée en vigueur de la présente directive*]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 17 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 17 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 18 bis*

**Établissement de rapports**

Au plus tard le [*cinq ans à compter de la date de publication de la présente directive*], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, et en particulier sur l'efficacité des dispositions concernant le champ d'application, la fréquence des contrôles, la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique et les résultats de l'examen sur la faisabilité de la mise en place d'une plateforme électronique d'information sur les véhicules, comme prévu à l'article 15. Le rapport analysera également l'opportunité d'une mise à jour des annexes, à la lumière notamment des progrès techniques et des pratiques suivies. Le rapport sera soumis après consultation du comité visé à l'article 16. il sera assorti, le cas échéant, de propositions législatives.

## CHAPITRE VII

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Article 19*

#### **Sanctions**

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

#### *Article 20*

#### **Dispositions transitoires**

1. Les États membres peuvent autoriser l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe V pour effectuer les contrôles techniques pendant une période maximale de [cinq] ans après la date d'application de la présente directive.
2. Les États membres appliquent les exigences établies aux annexes VI et VII au plus tard à partir de la [cinquième] année suivant la date d'application de la présente directive.

## *Article 21*

### **Abrogation**

La directive 2009/40/CE est abrogée à compter du [*date d'application de la présente directive*].

## *Article 22<sup>14</sup>*

### **Transposition**

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

Ils appliquent ces dispositions [*48 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*].

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

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

---

<sup>14</sup> Le passage ci-après sera inséré sous la forme d'une considérant relatifs aux tableaux de correspondance: "Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs, les États membres se sont engagés à accompagner, dans des cas justifiés, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de 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 tels documents est justifiée."

*Article 22 bis*

**Entrée en vigueur**

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

*Article 22 ter*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

## **ANNEXE**

**de la**

**proposition de**

### **DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE**

#### **ANNEXE I**

[...]

#### **ANNEXE II**

### **EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE RECOMMANDÉES**

#### **1. GÉNÉRALITÉS**

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule contrôlé dans l'État membre en question. 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 doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

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

Tous les points énumérés doivent être considérés comme obligatoires lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

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

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

## **2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE**

Le contrôle couvre au moins les points suivants:

- 0) identification du véhicule;
- 1) équipements de freinage;
- 2) direction;
- 3) visibilité;
- 4) éclairage et éléments du circuit électrique;
- 5) essieux, roues, pneumatiques, suspension;
- 6) châssis et accessoires du châssis;
- 7) équipements divers;
- 8) nuisances;
- 9) contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers M2 et M3.

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

Le contrôle doit porter au moins sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau suivant.

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences (1))	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Numéro manquant ou illisible		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicules illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X		X
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. 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.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").  Au moins deux actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences (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.		X	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.  Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Contrôle fonctionnel.	Défectuosité ou dysfonctionnement du manomètre ou de l'indicateur.  Basse pression non identifiable.	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 ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive	X		
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Purgeur inopérant. Purgeur inopérant.	X	X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité S'il ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux mais frein toujours opérationnel. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre mais frein toujours opérationnel. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Aucun liquide de frein visible.	X	X	X
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites et des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées Risque de dommages.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles et des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque min. atteinte) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum pas visible)		X	X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.			X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Actionneur fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
		c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur. Fissure probable.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé. Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Timonerie défectueuse.		X	
		b) Timonerie mal ajustée.		X	
		c) Mécanisme grippé ou inopérant (ABS en fonctionnement)		X	
		Mécanisme grippé ou inopérant			X
		d) Mécanisme manquant. (si nécessaire°)			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences (1).	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel	a) Régleurs endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés.		X	
		b) Régleur défectueux.		X	
		c) Régleur mal installé ou remplacé.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		b) Système manifestation défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage.  Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel  Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la réalité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un composant <sup>(3)</sup>  Performances de freinage réduites.		X	X
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	Manquantes.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.2 Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur frein mètre ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		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. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (blocage).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Variations trop importantes de la puissance de freinage durant chaque tour de roue.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur frein mètre 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 à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3500 kg doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes<sup>1</sup>:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1<sup>er</sup> janvier 2012.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– catégorie N1: 50 %</li> <li>– catégorie M1: 58 %</li> <li>– catégories M2 et M3: 50 %</li> <li>– catégories N2 et N3: 50 %</li> <li>– catégories O2, O3 et O4 <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour les semi-remorques: 45%<sup>2</sup></li> <li>• pour les semi-remorques plateaux: 50%</li> </ul> </li> </ul> <p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012.</p> <p>catégorie N1: 45%</p> <p>catégories M2 et M3: 50%<sup>3</sup></p> <p>catégories N2 et N3: 43%<sup>4</sup></p> <p>catégories O2, O3 et O4: 40%<sup>5</sup></p>		X	
				X	
				X	

<sup>1</sup> Les catégories de véhicules ne relevant du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

<sup>2</sup> 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

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

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		<p>3. Autres catégories</p> <p>- catégories L (deux freins):</p> <p>catégorie L1e: 42 %</p> <p>catégories L2e, L6e: 40 %</p> <p>catégorie L3e: 50 %</p> <p>catégorie L4e: 46 %</p> <p>catégories L5e, L7e: 44 %</p> <p>- catégories L (freins arrière):</p> <p>toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>			X
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal d'une autre roue sur le même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	X
Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.					
		c) Freinage non modérable (blocage).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>6</sup> de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.  Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur une machine d'essai de frein statique.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.  Moins de 50 % des valeurs d'efficacité sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4.2. Efficacité	Essai sur une machine d'essai de frein statique; Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16% par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12% par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée.  Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et si possible essai de fonctionnement du système.	a) Freinage non modérable (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur.		X	
		b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur.		X	
		b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>2. DIRECTION</b>					
2.1. État mécanique					
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité réduite.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction.  Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.  Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés.  Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé.  Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes.  Jeu excessif ou détachement probable.		X	X
		b) Usure excessive des articulations.  Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément.  Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> .  Fonctionnement affecté.		X	X
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou gravement détérioré.  Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant	X	X	
		c) Mécanisme inopérant. Direction affectée.		X	X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction affectée.		X	X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction affectée.		X	X
		f) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Direction affectée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction affectée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.2. Volant, colonne et guidon					
2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.2.2 Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c) Raccord souple détérioré.		X	
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> .			X
2.3.Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple, mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> ).  Sécurité de la direction compromise.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.4. Parallélisme (X) (2)	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur <sup>(1)</sup> .  Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	X		
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé.  Élément fissuré ou fortement endommagé.		X	X
		b) Jeu excessif.  Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mauvaise fixation.  Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.  Direction affectée.			X	X	
c) L'assistance ne fonctionne pas.			X		
d) Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>3. VISIBILITÉ</b>					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)  À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)  À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> , (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).  À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.  Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . (au moins deux possibilités de rétrovision disponibles)  Moins de deux possibilités de rétrovision disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.  Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	X		
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.  Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation défectueux.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X	X	
3.6. Système de désembuage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
<b>4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</b>					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples: si LED, plus d'1/3 fonctionnent). Lampe/source lumineuse unique: si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection (réflecteur et glace) légèrement défectueux. Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>(1)</sup> .		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.1.4. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.	X		
		Si lampes à décharge gazeuse.		X	
4.2. Feux de position, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X		
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, plus d'1/3 fonctionnent). Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X	X	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Fonctionnement retardé. Totalelement inopérante.	X	X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, plus d'1/3 fonctionnent). Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> . Totalemment inopérante.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, plus d'1/3 fonctionnent) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.5.2. Réglage (X)(2)	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).  Ligne de coupure plus haute que les feux principaux.	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .  Totalemment inopérante.	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .  Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse multiple.  Source lumineuse défectueuse, source lumineuse unique	X	X	
		Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>(1)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé.  Réflexion affectée.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptre.  Chute probable.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .  Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		X	
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.  Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences(1)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Feux stop de la remorque ne fonctionnent pas.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque important d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
		4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X)(2)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X
b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X			
c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.13. Accumulateurs	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION</b>					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté; jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1.2. Porte-fusées	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>(1)</sup> et nuisent à la sécurité routière.  Capacité de charge ou indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		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 des sculptures devient invisible.  La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	X
		f) Frottement du pneu contre d'autres composants (dispositifs antiprojections souples).  Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .  Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.  Manifestement inopérant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3. Suspension					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.  Jeu visible Fixations très mal attachées		X	X
		b) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.  Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c) Ressort manquant.  Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> .  Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. 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.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.  Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) <sup>(2)</sup>	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X
5.3.4. Articulations de suspension	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</b>					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage Résistance insuffisante des pièces.		X	X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, 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.	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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		e) Risque d'incendie lié: à une fuite de carburant,  à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement,  à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>(1)</sup> .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.  Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support.  Très grand risque de chute.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).  Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b) Usure excessive d'un élément.  Limite d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation.  Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.  Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation.	X		X
		g) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> (pièces auxiliaires).  Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.  Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière;		X	X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.  Risque très grand de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.  Risque très grand de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés.  Risque très grand de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.  Risque très grand de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.  Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.  Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9 Performance du moteur (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>(3)</sup> . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses (et symétrique). Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité compromise.		X	X
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; Chute probable.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Pneus non suffisamment couverts.	X	X	
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>7. AUTRE MATÉRIEL</b>					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité compromise.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
	c) Ceinture non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X		
	d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
	e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X		
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	X
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	X
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	X
		b) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel de l'indicateur de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système. Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	
7.2. Extincteur (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemment inopérant.	X	X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Manquant (si requis).	X	X	
		b) Mauvais fonctionnement. Totalemment inopérants.	X	X	
		c) Éclairage insuffisant. Dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X)(2)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire le nombre de km parcourus ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.  Système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>8. NUISANCES</b>					
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)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.  Très grand risque de chute.		X	X
8.2. Émissions à l'échappement					
8.2.1 Émissions des moteurs à essence					
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>(1)</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Mesures non applicables aux moteurs à deux temps	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; ou		X	
		b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: – 4,5 %, ou – 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(1)</sup> . ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: – ou moteur tournant au ralenti 0,5 % – moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		ou – ou moteur tournant au ralenti 0,3 % <sup>7</sup> – moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(1)</sup> .			
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
8.2.2 Émissions des moteurs diesel					
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2.2 Opacité  Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD).  b) Mise en condition du véhicule: 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; 2. Exigences concernant la mise en condition: i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge,	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>(1)</sup> , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	
		b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences <sup>(1)</sup> n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,  pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m <sup>-1</sup> , pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m <sup>-1</sup> ,  ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences <sup>(1)</sup> ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences <sup>(1)</sup> , 1,5 m <sup>-18</sup> .		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>doit atteindre une valeur au moins équivalente.</p> <p>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>c) Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et</p>				

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3;</p>				
	<p>4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans</p>				

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après 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
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques					
Interférences radio (X) <sup>(2)</sup>		Une des exigences applicables <sup>(1)</sup> n'est pas satisfaite.	X		
8.4 Autres points liés à l'environnement					
8.4.1 Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.  Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
<b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3</b>					
9.1. Portes					
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur de porte insuffisante.	X		X
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X		
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X		
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X		
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X		X
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X		X
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Risque de blessures.	X		X
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Totalemment inopérants.	X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Mauvais état. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalemment inopérants.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) <sup>(2)</sup>	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> . Informations erronées.	X	X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) <sup>(2)</sup>					
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X		X
		e) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .			X
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X
		d) Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .			X
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.12. Autres équipements spéciaux (X) <sup>(2)</sup>					
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	
9.12.2 Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> .  Risque de blessures.	X	X	
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences <sup>(1)</sup> .  Sécurité de la conduite affectée.	X	X	

NOTES:

- 1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- 2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- 3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet disproportionné sur l'environnement.

**ANNEXE III**

**[a été fusionnée avec l'annexe II]**

## ANNEXE IV

### CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

Le certificat délivré suite à un contrôle technique contient au moins les éléments suivants précédés des codes harmonisés correspondants de l'Union:

- 1) numéro d'identification du véhicule (numéro NIV ou numéro du châssis);
- 2) numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule et symbole du pays d'immatriculation;
- 3) lieu et date du contrôle;
- 4) kilométrage au moment du contrôle, si disponible;
- 5) catégorie du véhicule, si disponible;
- 6) défaillances constatées, accompagnées de leur catégorie;
- 7) résultat du contrôle technique;
- 8) date du prochain contrôle technique ou d'expiration du certificat en cours, si cette information n'est pas communiquée par d'autres moyens;
- 9) nom de l'organisme ou du centre de contrôle et signature, ou identification, de l'inspecteur responsable;
- 10) autres informations.

**ANNEXE V**  
**EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS  
DU CONTROLE TECHNIQUE**

**I - Installations et équipements**

Le contrôle technique entrepris conformément aux méthodes recommandées précisées à l'annexe II est effectué au moyen d'installations appropriées et d'équipements qui peuvent, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicule à contrôler décrites dans le tableau I. Les installations et les équipements comprennent au moins:

- 1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité;
- 2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules d'un poids égal ou inférieur à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré;
- 3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, afficher et enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes;
- 4) pour le contrôle des véhicules d'un poids égal ou inférieur à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux tel que décrit au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher;

ou

un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux tel que décrit au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques;

- 6) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
- 7) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 8) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
- 9) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:

- a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
  - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
  - c) pour les véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:
    - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
    - vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;
- 11) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;
- 12) un analyseur de quatre gaz tel que décrit par la directive 2004/22/CE sur les instruments de mesure<sup>9</sup>;
- 13) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
- 14) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
- 15) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
- 17) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
- 18) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

Tous les dispositifs susmentionnés peuvent être combinés en un seul dispositif, à condition que cela n'affecte pas la précision de chacun d'entre eux

## II – Étalonnage des équipements de mesure

Sauf dispositions contraire dans la législation européenne applicable, l'intervalle entre deux étalonnages ne peut dépasser

- i) 24 mois pour la mesure du poids, de la pression et du niveau sonore,
- ii) 24 mois pour la mesure des forces,
- iii) 12 mois pour la mesure des émissions gazeuses.

---

<sup>9</sup> JO L 135 du 30.4.2004, p.1.

**TABLEAU I**

Équipement <u>minimal</u> requis pour le contrôle technique																					
Véhicules		Catégorie	Équipement requis pour chaque point énuméré au paragraphe I																		
	Masse maximale		1	2	3	4	[.]	6	7	8	9	[..]	11	12	13	14	15	[...]	17	18	
1. Motocycles <sup>10</sup>																					
		L1e	E	x									x	x		x	x			x	
		L3e,L4e	E	x									x	x		x	x			x	
		L3e,L4e	D	x									x		x	x	x			x	
		L2e	E	x	x								x	x		x	x			x	
		L2e	D	x	x								x		x	x	x			x	
		L5e	E	x	x								x	x		x	x			x	
		L5e	D	x	x								x		x	x	x			x	
		L6e	E	x	x								x	x		x	x			x	
		L6e	D	x	x								x		x	x	x			x	
		L7e	E	x	x								x	x		x	x			x	
		L7e	D	x	x								x		x	x	x			x	
2. Véhicules destinés au transport de personnes																					
	Max. 3500 kg	M1,M2	E	x	x		x						x	x		x	x			x	x
	Max. 3500 kg	M1,M2	D	x	x		x						x		x	x	x			x	
	> 3500 kg	M2,M3	E	x	x	x			x	x	x	x	x	x		x	x			x	x
	> 3500 kg	M2,M3	D	x	x	x			x	x	x	x	x		x	x	x			x	
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																					
	Max. 3500 kg	N1	E	x	x		x						x	x		x	x			x	x
	Max. 3500 kg	N1	D	x	x		x						x		x	x	x			x	
	> 3500 kg	N2,N3	E	x	x	x			x	x	x	x	x	x		x	x			x	x
	> 3500 kg	N2,N3	D	x	x	x			x	x	x	x	x		x	x	x			x	

<sup>10</sup> Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

Véhicules		Catégorie	Équipement requis pour chaque point énuméré au paragraphe I																		
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5																					
	Max. 3500 kg	N1	E	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Max. 3500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	> 3500 kg	N2,N3, T5	E	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	> 3500 kg	N2,N3, T5	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
5. Remorque <sup>11</sup>	Max. 750 kg	O1		x														x			
	> 750 à 3500 kg	O2		x	x		x											x			
	> 3500 kg	O3,O4		x	x	x			✱	x	x	x						x			

1) E...essence ; D...diesel

<sup>11</sup> Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif

## ANNEXE VI

### **EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES COMPÉTENCES, LA FORMATION ET LA CERTIFICATION DES INSPECTEURS**

#### **1. Compétences**

Avant d'autoriser un candidat inspecteur à effectuer des contrôles techniques périodiques, les États membres ou les autorités compétentes vérifient que cette personne:

- a) dispose de connaissances certifiées en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants:
  - mécanique
  - dynamique
  - dynamique des véhicules
  - moteurs à combustion
  - matériaux et transformation des matériaux
  - électronique
  - électricité
  - composants électroniques des véhicules
  - applications informatiques;
- b) dispose d'au moins trois ans d'expérience attestée ou d'un niveau équivalent tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés et d'une formation appropriée dans le domaine des véhicules routiers.

#### **2. Formation initiale et continue**

Les États membres ou les autorités compétentes n'autorisent les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques qu'après que ceux-ci ont suivi une formation initiale et continue appropriée ou réussi un examen approprié, portant sur des aspects théoriques et pratiques.

La formation initiale et continue ou l'examen approprié porte au moins sur les points suivants:

- a) Formation initiale ou examen approprié

La formation initiale assurée par l'État membre ou par un centre de formation agréé par l'État membre porte au moins sur les points suivants:

- 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,
  - exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux;
- ii) méthodes d'essai;
  - iii) appréciation des défaillances;
  - iv) exigences légales applicables concernant l'état des véhicules en vue de leur réception;
  - v) exigences légales applicables concernant le contrôle technique;
  - vi) dispositions administratives relatives à la réception, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules;
  - vii) applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration.
- b) Formation continue ou examen approprié

Les États membres veillent à ce que les inspecteurs suivent chaque année une formation continue ou réussissent un examen approprié assurés par l'État membre ou par un centre de formation agréé par l'État membre.

Les États membres veillent à ce que le contenu de la formation continue ou de l'examen approprié permette d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant le paragraphe a), points i) à vii) ci-dessus.

### **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 véhicule que l'inspecteur est autorisé à contrôler;
- nom de l'autorité qui délivre le certificat;
- date de délivrance.

## ANNEXE VII

### ORGANES DE SURVEILLANCE

Les règles et procédures concernant les organes de surveillance établis par les États membres conformément à l'article 13 couvrent les exigences minimales suivantes:

#### **1. Tâches et activités des organes de surveillance**

Les organes de surveillances remplissent au moins les tâches suivantes:

- a) Surveillance des centres de contrôle:
  - vérifier si les exigences minimales en matière de locaux et d'équipement sont respectées;
  - vérifier les équipements obligatoires de l'entité agréée.
- b) Vérification de la formation et de l'examen des inspecteurs:
  - vérifier la formation initiale des inspecteurs;
  - vérifier la formation continue périodique des inspecteurs;
  - assurer la formation continue périodique des évaluateurs de l'organe de surveillance;
  - mener ou superviser les examens.
- c) Audit:
  - audit préalable du centre de contrôle avant son agrément;
  - audit périodique du centre de contrôle;
  - audit extraordinaire en cas d'irrégularités;
  - audit du centre de formation/d'examen.
- d) Surveillance par le biais de mesures telles que les suivantes:
  - révérification d'une proportion statistiquement significative de véhicules contrôlés;
  - contrôle par client mystère (utilisation d'un véhicule défectueux optionnelle);
  - analyse des résultats des contrôles techniques (méthodes statistiques);
  - examen des réclamations;
  - enquêtes sur les plaintes.
- e) Validation des résultats de mesure des contrôles techniques.

- f) Proposition de retrait ou de suspension de l'agrément des centres de contrôle et/ou des inspecteurs:
- non-respect d'exigences importantes pour l'agrément;
  - irrégularités graves observées;
  - résultats d'audit constamment négatifs;
  - perte d'honorabilité.

## **2. Exigences applicables à l'organe de surveillance**

Les exigences applicables au personnel employé par un organe de surveillance couvrent les domaines suivants:

- compétence technique;
- impartialité;
- normes de qualification et de formation.

## **3. Contenu des règles et procédures**

Chaque État membre ou son autorité compétente établit les règles et procédures. Celles-ci contiennent au moins les éléments suivants:

- a) Exigences concernant l'agrément et la surveillance des centres de contrôle:
- demande d'agrément;
  - responsabilités des centres de contrôle;
  - visites préalables à l'agrément ou visites destinées à vérifier que toutes les exigences sont respectées;
  - agrément des centres de contrôle;
  - audit périodique des centres de contrôle;
  - vérification périodique de la conformité permanente des centres de contrôle;
  - vérifications ou audits extraordinaires inopinés des centres de contrôle, sur la base d'observations factuelles;
  - analyse des données des contrôles à titre de preuves de non-conformité;
  - retrait ou suspension des agréments octroyés aux centres de contrôle.

- b) Inspecteurs des centres de contrôle:
- exigences à respecter pour devenir inspecteur;
  - formation initiale et continue et examens;
  - retrait ou suspension de la certification des inspecteurs.
- c) Équipement et locaux:
- exigences applicables à l'équipement de contrôle;
  - exigences applicables aux locaux;
  - exigences applicables à la signalisation;
  - exigences applicables à l'entretien et à l'étalonnage des équipements de contrôle;
  - exigences applicables aux systèmes informatiques.
- d) Organes de surveillance:
- pouvoirs des organes de surveillance;
  - exigences applicables au personnel des organes de surveillance;
  - réclamations et plaintes.
-

**DÉCLARATION DE L'ITALIE**

"L'Italie confirme la position que le vice-ministre M. Ciaccia a déjà exposée lors de la session du Conseil "Transports" concernant les points ci-après de la proposition de règlement relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques:

- la forme juridique de l'instrument législatif: l'Italie confirme que sa préférence va à un instrument directement applicable dans les États membres, tel qu'un règlement, qui est plus efficace pour ce qui concerne une question aussi sensible que la sécurité;
  
- le champ d'application du règlement: l'Italie confirme qu'elle préfère que les véhicules de catégorie L (motocycles) et O2 (remorques) soient inclus dans ce champ d'application."

---