

**N° 8112**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

**modifiée du 14 février 1955  
concernant la réglementation de la circulation  
sur toutes les voies publiques**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 2.12.2022*

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.* – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le Projet de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Palais de Luxembourg, le 28 novembre 2022

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

\*

**Article unique.** À l'article 4bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, sept nouveaux alinéas sont insérés à la suite du troisième alinéa avec les libellés suivants :

« À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

Dans l'intérêt d'utiliser les données collectées lors du contrôle technique, un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition

sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal.

Le prestataire de service est en charge d'agrèger les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4<sup>ter</sup> de la présente loi. De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble avec les données récupérées des véhicules, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) no1014/2010, (UE) no293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie électronique au ministre, pour les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et qui sont dotées d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation d'énergie, les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que les numéros de châssis de ces véhicules. La collecte des données susmentionnées s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 6 du présent paragraphe.

Les données collectées et transmises au ministre par les organismes de contrôle technique, dont il est fait référence à l'alinéa 7 du présent paragraphe, sont transmises annuellement par le ministre à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. Les mêmes données peuvent, après avoir été rendues anonymes, être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Une mise à disposition de ces données rendues anonymes peut être effectuée envers d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

Sans préjudice de l'alinéa 7 du présent paragraphe, en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, retenu conformément à l'alinéa 5 du présent paragraphe, a le droit à une indemnisation, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 0.25 euros correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. »

**VERSION COORDONNEE****DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE DU 14 FEVRIER 1955  
concernant la réglementation de la circulation  
sur toutes les voies publiques**

...

**Art. 4bis.** (1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4<sup>quater</sup>, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4<sup>ter</sup> paragraphe 1<sup>er</sup>. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

À compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

Dans l'intérêt d'utiliser les données collectées lors du contrôle technique, un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal.

Le prestataire de service est en charge d'agrèger les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4<sup>ter</sup> de la présente loi. De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble avec les données récupérées des véhicules, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°1014/2010, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie électronique au ministre, pour les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et qui sont dotées d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation d'énergie, les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que les numéros de châssis de ces véhicules. La collecte des données susmentionnées s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 6 du présent paragraphe.

Les données collectées et transmises au ministre par les organismes de contrôle technique, dont il est fait référence à l'alinéa 7 du présent paragraphe, sont transmises annuellement par le ministre à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. Les mêmes données peuvent, après avoir été rendues anonymes, être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Une mise à disposition de ces données rendues anonymes peut être effectuée envers d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

Sans préjudice de l'alinéa 7 du présent paragraphe, en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, retenu conformément à l'alinéa 5 du présent paragraphe, a le droit à une indemnisation, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 0.25 euros correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 et en fonction de la catégorie du véhicule, le contrôle technique périodique est réalisé dans les délais visés aux points 1, 2, 3 et 4 :

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
  - a) les camionnettes;
  - b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;
  - c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
  - d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement ministériel, pour les véhicules suivants :
  - a) les autobus et les autocars;
  - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
  - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
  - a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
  - b) les véhicules historiques;
  - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2, et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an.

Tout contrôle technique réalisé avant le premier contrôle technique périodique obligatoire est à considérer comme contrôle technique période volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique qui ne pourra couvrir que la période jusqu'au premier contrôle technique périodique obligatoire telle que définie à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950 ;
6. les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

(2) ...

\*

## **EXPOSE DES MOTIFS**

### **A) CONSIDERATIONS GENERALES**

Le présent projet de loi a pour objet d'apporter des détails en relation avec l'utilisation obligatoire, à partir du 20 mai 2023, d'un dispositif d'accès et de lecture des données techniques du véhicule comme exposé dans la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE. En effet, pour l'inspection des véhicules et en particulier de leurs composants électroniques de sécurité, il est indispensable d'extraire des données techniques enregistrées par le véhicule et d'exploiter ces informations sur base des spécifications techniques mises à disposition par le constructeur du véhicule, ceci afin de mieux évaluer si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique.

Avec les nouvelles technologies installées dans les véhicules routiers, il n'est souvent plus suffisant de recourir à un test physique ou de se fier uniquement à l'affichage du tableau de bord d'un véhicule, afin de contrôler si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique. Ainsi, la directive 2014/45/UE précitée prévoit l'utilisation d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dénommé ci-après « système OBD » (*on-board diagnostics*) permettant, entre autres, la vérification du système de freinage ABS, ESP, le réglage des phares, la performance du

moteur, les airbags ou le système électronique de stabilité, lors de la présentation d'un véhicule à un contrôle technique. Toutefois, afin de pouvoir vérifier ces systèmes, il est primordial de disposer de l'ensemble des informations essentielles en relation avec les données extractibles au travers de l'interface OBD. À ces fins, la Commission européenne a publié le 17 avril 2019 un règlement d'exécution (UE) 2019/621<sup>1</sup> qui oblige les constructeurs à mettre à disposition des organismes de contrôle technique ou des autorités compétentes, sur base du numéro d'identification du véhicule, des informations minimales nécessaires pour réaliser le contrôle technique. La mise à disposition de ces informations aux organismes de contrôle technique et aux autorités compétentes concernées, doivent se faire sous forme non rémunérée ou moyennant la facturation d'un coût raisonnable par les constructeurs aux organismes de contrôle technique ou aux autorités compétentes.

Par conséquent, les constructeurs des véhicules sont, conformément au règlement 2019/621 précité, dans l'obligation de fournir les données techniques nécessaires aux organismes de contrôle technique permettant la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules mis sur le marché d'Union européenne. Les données susmentionnées devraient inclure les détails permettant de veiller à ce que le bon fonctionnement des systèmes de sécurité des véhicules puisse être inspecté dans le cadre d'un contrôle technique périodique. Ces dispositions sont particulièrement importantes, notamment dans le domaine des systèmes commandés électroniquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur dans un véhicule.

En effet, dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports vers un système de transport compétitif et économe en ressources », la Commission européenne a défini un objectif de « sécurité totale » en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif « zéro décès » dans les transports routiers d'ici à 2050. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité des transports routiers. Néanmoins, avec le développement continu de ces nouvelles technologies intégrées dans des véhicules de plus en plus sophistiqués, des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement et compte tenu de possibles manipulations, il devient inévitable de développer également de nouvelles procédures d'essais afin de contrôler ces installations techniques des véhicules lors du passage au contrôle technique.

Le règlement 2014/45/UE précité stipule au paragraphe 1<sup>er</sup> de son article 22 que les États membres sont autorisés, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, à accorder l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11, qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III en relation avec le contrôle technique. En analysant la prédictibilité de l'annexe III, il y a lieu de constater que le point 14 du paragraphe 1<sup>er</sup> oblige les États membres à utiliser lors du contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule. De ce qui précède, chaque État membre doit veiller à ce que ce système de contrôle puisse être utilisé à partir du 20 mai 2023 pour réaliser le contrôle technique.

Ainsi, il est proposé par le présent projet de loi d'introduire des mesures en relation avec l'utilisation de l'interface OBD lors du contrôle technique au Luxembourg et de définir les conditions d'équipement et d'utilisation de ce système à respecter par les organismes de contrôle technique. Ceci en écartant tout risque quant à une éventuelle inégalité de nature financière entre les organismes de contrôle technique en rapport avec la fourniture des données techniques mises à disposition par les constructeurs et l'utilisation de l'interface OBD. Ainsi, il est proposé de recourir à un prestataire de service qui est chargé d'agrèger l'ensemble des informations des constructeurs automobiles et de mettre à disposition aux organismes de contrôle technique un système OBD capable d'interpréter les données techniques des constructeurs gérées et exposées par ses soins.

Par l'approche proposée ci-devant, il devient superflu de développer une base de données nationale des données techniques des constructeurs automobiles garantissant un accès aux données des véhicules sous forme non discriminatoires aux organismes de contrôle technique. En effet, l'exploitation d'une base de données nationale gérée par l'État luxembourgeois, afin de garantir un traitement égal pour l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés, nécessiterait en premier lieu un

<sup>1</sup> *Règlement d'exécution (UE) 2019/621 de la Commission du 17 avril 2019 relatif aux informations techniques nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, et portant établissement de règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes*

développement complet de cette base de données, ce qui serait lié à un coût non négligeable. De plus, une telle approche impliquerait également l'obligation pour l'État de conclure un grand nombre de contrats avec l'ensemble des constructeurs automobiles, associé à des coûts de fonctionnement élevés notamment en vue de la taille du parc automobile national relativement faible par rapport à d'autres États membres de l'Union européenne. Ceci provoquerait un coût élevé par véhicule contrôlé, étant donné que les données mises à disposition par les constructeurs peuvent en général être réutilisées pour les mêmes types et variantes de véhicules. Au-delà, il serait inévitable de faire de manière continue des mises à jour des informations gérées dans cette base de données, ce qui provoquerait des travaux d'entretien non négligeables. Finalement, l'État devrait instaurer tout un système de facturation avec les organismes de contrôle technique pour la mise à disposition des données et se doter d'un nouvel article de budget difficile à gérer pour l'acquisition des données techniques des nouveaux types de véhicules mis sur le marché européen.

D'autre part, s'il incomberait seul aux organismes de contrôle technique de s'approvisionner avec les données techniques des constructeurs de véhicules, ceci nécessiterait aussi un travail et des coûts élevés pour chacun de ces acteurs. Par la suite, les tarifs de contrôle technique devraient probablement être adaptés en raison de l'introduction obligatoire du moyen de contrôle par système OBD. Dans le même sens, une obligation de s'approvisionner soi-même avec les informations techniques requises défavoriserait certes les organismes de contrôle technique de petite envergure.

De ce qui précède et sur base d'une analyse du marché, il est proposé par le présent projet de loi de recourir à un prestataire de service capable d'offrir pour le compte de l'État l'ensemble des services dévoilés ci-devant tout en respectant des conditions minimales définies.

Par ailleurs, il est proposé d'introduire avec le présent projet de loi certaines dispositions en relation avec le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°1014/2021, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, qui oblige les États membres à collecter, enregistrer et transmettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Conformément à l'article 12 du règlement (UE) 2019/631, la Commission est tenue de recueillir, à partir de 2021, les données sur la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelle des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers qui sont enregistrées par les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie prévus à l'article 4*bis* du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission.

Ces données des conditions d'utilisation réelles devraient, selon le souhait de la Commission européenne, être recueillies dès qu'elles sont disponibles. Il est essentiel de déterminer le plus tôt possible comment évolue au fil du temps l'écart entre les émissions et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles, d'une part, et les valeurs correspondantes de la réception par type, d'autre part. Ceci est primordial pour contrôler l'efficacité des normes d'émissions de CO<sub>2</sub> pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et pour l'information du public.

Les États membres devraient ainsi recueillir des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles dans le cadre des contrôles techniques effectués conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil. Afin de faciliter cette tâche, le règlement 2021/392 précité prévoit la collecte de ces informations à partir du 20 mai 2023, date à partir de laquelle les organismes de contrôle technique doivent obligatoirement utiliser le système OBD lors du contrôle technique.

Ainsi, il est proposé par le présent projet de loi d'obliger les organismes de contrôle technique à extraire les données précitées à partir du 20 mai 2023 pour chaque véhicule des catégories M1 et N1 contrôlé, immatriculé pour la première fois au sein de l'Union européenne à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et équipé d'un dispositif permettant l'enregistrement de ces données.

## B) COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article unique*

Cet article introduit sept nouveaux alinéas au paragraphe 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le premier alinéa vise à transposer l'obligation pour les organismes de contrôle technique de s'équiper et d'utiliser à partir du 20 mai 2023 un dispositif, permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, mis à disposition par un prestataire de service en charge d'agréger les données techniques des constructeurs, afin de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Conformément à la directive 2014/45 précitée, il est accordé un délai de 5 ans aux États membres et aux organismes de contrôle technique de se conformer, en ce qui concerne les installations et équipements techniques utilisés lors du contrôle technique, aux exigences retenues à l'annexe III de la précitée directive. En effet, jusqu'au 20 mai 2023 les organismes de contrôle technique ne doivent pas obligatoirement disposer de tels systèmes et l'ensemble des contrôles peut être réalisé sous forme traditionnelle par un simple contrôle visuel. À partir de cette date, un certain nombre de véhicules présentés lors de la visite au contrôle technique doit cependant être contrôlé en utilisant ce nouvel équipement. Ce nombre doit être défini par un règlement grand-ducal, car plusieurs critères sont à prendre en considération lors d'une phase de transition. Il s'agit de la fréquence des contrôles techniques des véhicules neufs, l'obligation de présentation au premier contrôle technique, en l'absence d'accident ou de toute autre cause de présentation au contrôle volontaire, s'étend sur une période de quatre années. Un deuxième critère concerne les capacités des organismes de contrôle technique. La possibilité de s'équiper pour pouvoir contrôler immédiatement la totalité des véhicules présentés aux contrôles techniques ne semble pas réalisable, comme ceci nécessite de s'approvisionner avec un nombre important des dispositifs précités. Au-delà de cela, les inspecteurs de contrôle technique devraient être formés au fur à mesure quant à la manipulation et l'interprétation des résultats du nouvel équipement.

Les alinéas deux et trois visent à détailler que les données nécessaires pour interpréter les données techniques et récupérées via le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, doivent être mises à disposition des organismes de contrôle technique tout en veillant à ce que ces données soient accessibles sur une base non discriminatoire pour ces entreprises. À ces fins, il est proposé de recourir à un prestataire de service garantissant un traitement égal pour l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés par le ministre conformément à l'article 4*ter* de loi précitée du 14 février 1955. En outre, il est précisé par ces alinéas que le prestataire de service n'a pas uniquement l'obligation d'agréger l'ensemble des informations, mais également de mettre à disposition des organismes un dispositif pour se connecter à l'interface électronique du véhicule avec lequel il doit être possible d'interpréter les codes d'erreurs des véhicules et de déterminer des non-conformités éventuelles en relation avec les dispositions du contrôle technique des véhicules.

Par le quatrième alinéa, il est proposé d'introduire les obligations quant au retrait des données embarquées des véhicules des catégories M1 et N1 se présentant à un contrôle technique en application des dispositions du règlement 2021/392 précité, en ce qui concerne la consommation d'énergie en utilisation réelle qui est enregistrée en continu par les véhicules immatriculés pour la première fois au sein de l'Union européenne à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021. En effet, la transposition effectuée par le présent projet de loi requiert l'accès aux données d'émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule et à la consommation de carburant ou d'énergie.

Les alinéas cinq et six visent à transposer l'obligation du Grand-duché de Luxembourg de retransmettre la totalité des données collectées quant à la consommation d'énergie des véhicules équipés d'un système d'enregistrement embarqué, à la Commission européenne. Dans ce but, les données recueillies par les organismes de contrôle technique au moment de chaque contrôle technique sont transmises ensemble avec le résultat du contrôle technique au ministre ayant les transports dans ces attributions. Le transfert des données recueillies dans les États membres permettra à la Commission européenne de calculer le respect des objectifs fixés aux constructeurs automobiles, en application de l'article 7 du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil. En outre, il est proposé de prévoir la faculté pour l'administration d'avoir recours aux données collectées. Ceci évidemment uniquement sous forme anonyme et pour la finalité d'élaborer une politique de mobilité ou d'environnement mieux adaptée. Cette possibilité est, entre autres, prévue comme un instrument d'étude et de travail pour l'observatoire digital de la mobilité. Cela permettrait par exemple de mieux suivre les émissions de



CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie au niveau du parc automobile luxembourgeois. Par ailleurs, une éventuelle mise à disposition des données sous la même forme anonyme au service d'autres administrations est proposée. Aucun traitement de données n'est toutefois effectué à condition que la personne présentant le véhicule au contrôle technique exprime son refus à l'enregistrement de ces données.

Le septième et dernier alinéa inséré établit le financement du service d'accès aux données du véhicule, géré par un fournisseur de service répondant à des conditions d'exhaustivité, de fiabilité et de solidité pour la base de données. De manière indirecte, ces facteurs induisent l'intervention d'un prestataire de service ayant une ancienneté et une expérience solide dans un marché en cours d'évolution permanente. Afin d'assurer à tous les organismes de contrôle technique un accès égal aux données des constructeurs, sans exposition à une variation de prix d'achat de ces données, l'État opte pour la voie de se tourner vers un prestataire de service sur le marché des données embarquées des véhicules, capables d'assurer une couverture élevée du parc automobile luxembourgeois.

\*

## FICHE FINANCIERE

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999  
sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat

En termes de revenus, le présent projet de loi ne prévoit aucune recette pour le compte de l'État. Seulement une indemnisation est prévue pour le prestataire de service qui fournit les données techniques agrégées de l'ensemble des constructeurs de véhicules aux organismes de contrôle technique. Ce montant est payable par la personne ayant présenté son véhicule au contrôle technique.

En termes de dépenses, le présent projet de loi ne produit aucun impact sur le budget de l'État car les frais d'acquisition et d'installation du système pour la connexion à l'interface électronique du véhicule seront à charge des organismes de contrôle technique.

\*

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

**Transposition (partielle) de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE**

Délai de transposition: 23 mai 2023

<i>Articles coordonnés</i>	<i>Texte de la Directive</i>	<i>Projet de loi</i>	<i>Transposition</i>
<b>Art. 22</b>	1. Les États membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III pour le contrôle technique.	<b>Article unique.</b> À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.	<b>Article unique.</b>

<i>Articles coordonnés</i>	<i>Texte de la Directive</i>	<i>Projet de loi</i>	<i>Transposition</i>
<b>Annexe III</b>	<p>I. Installations et équipements</p> <p>Le contrôle technique réalisé conformément aux méthodes recommandées précisées à l'annexe I est effectué au moyen d'installations et d'équipements appropriés. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicules à contrôler décrites dans le tableau I. Les installations et les équipements comprennent au moins:</p> <p>...</p> <p>14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;</p>	<p><b>Article unique.</b></p> <p>À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.</p>	

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Pol Philippe, Gilles Caspar, Michel Reisch, Sarah Nefissi</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84958</b>
<b>Courriel :</b>	<b>pol.philippe@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>L'introduction de la possibilité pour les organismes de contrôle technique d'extraire des données techniques enregistrées par le véhicule et d'exploiter ces informations sur base des spécifications techniques mises à disposition par le constructeur du véhicule afin de mieux évaluer si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	/
<b>Date :</b>	<b>04/07/2022</b>

### Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles : Organismes de contrôle technique (SNCT, DEKRA, LUKS)  
 Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :
  - Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
  - Citoyens : Oui  Non
  - Administrations : Oui  Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)  
indemnisation pour le prestataire de service des données techniques agrégées et payable par la personne ayant présenté le véhicule au contrôle technique
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
Le projet prévoit lors du contrôle technique la collecte ainsi que l'enregistrement et la transmission à la Commission des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Il n'est ainsi pas demandé à la personne qui présente le véhicule au contrôle technique de fournir ces données.  
La personne qui présente le véhicule au contrôle technique peut cependant marquer son désaccord pour la collecte des données et ainsi éviter celle-ci.
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
La possibilité pour l'Etat de réutiliser les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant ou

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles pour des fins d'analyse et de recherche est soumise à l'obligation d'anonymiser ces données.

8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations : Le projet prévoit lors du contrôle technique la collecte ainsi que l'enregistrement et la transmission à la Commission des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Le projet prévoit la faculté pour l'Etat de réutiliser ces mêmes données, sous forme anonyme, pour des fins d'analyse et de recherche, dans l'objectif de mettre en place des politiques de mobilité environnementales adaptées.
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?  
La banque de données de la SNCA doit être élargie afin d'enregistrer et de pouvoir transmettre à la Commission européenne les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles.
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel ?  
Remarques/Observations :

### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :

– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
 Si oui, expliquez pourquoi : Les dispositions du présent avant-projet de loi s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.

– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
 Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, expliquez de quelle manière :

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **B**                    **DIRECTIVE 2014/45/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 3 avril 2014**

**relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE**

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

**(JO L 127 du 29.4.2014, p. 51)**

Rectifiée par:

► **C1**     Rectificatif, JO L 174 du 3.7.2015, p. 44 (2014/45/UE)

► **C2**     Rectificatif, JO L 219 du 22.8.2019, p. 25 (2014/45/UE)



**DIRECTIVE 2014/45/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU  
CONSEIL**

**du 3 avril 2014**

**relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et  
de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE**

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

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**

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 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE:

- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et ne comportant, outre la place assise du conducteur, pas plus de huit places assises — catégorie M<sub>1</sub>,
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises — catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>,
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3,5 tonnes — catégorie N<sub>1</sub>,
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>,
- 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 O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>,
- à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, véhicules à deux ou trois roues — véhicules des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>,
- 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 exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire:

**▼B**

- véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition,
  - véhicules couverts par l'immunité diplomatique,
  - véhicules utilisés par les forces armées, les forces de l'ordre, les services des pompiers, la protection civile, et les services d'urgence ou de sauvetage,
  - véhicules utilisés à des fins agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, sur le seul territoire de l'État membre concerné et essentiellement sur le terrain où ces activités ont lieu, y compris les chemins agricoles, les chemins forestiers ou les champs agricoles,
  - véhicules utilisés exclusivement sur des petites îles ou dans des régions faiblement peuplées,
  - 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 concerné,
  - véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission.
3. Les États membres peuvent introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules immatriculés sur leur territoire qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive et pour les véhicules visés au paragraphe 2.

*Article 3***Définitions**

Les définitions suivantes 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;
- 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 attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par le véhicule à moteur;
- 5) «véhicule à deux ou trois roues»: tout véhicule à moteur reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle;
- 6) «véhicule immatriculé dans un État membre»: un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;



**▼B**

- 7) «véhicule présentant un intérêt historique»: tout véhicule considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par une autorité désignée délivrant les autorisations, et qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:
- il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans,
  - son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union ou nationale, n'est plus produit,
  - il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux;
- 8) «titulaire du certificat d'immatriculation»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 9) «contrôle technique»: une inspection, menée conformément à l'annexe I, visant à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement requis et obligatoires;
- 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 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE;
- 11) «défaillances»: les défauts techniques et autres cas d'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 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 un 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 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. Un organe de surveillance peut faire partie de l'autorité compétente;
- 17) «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;
- 18) «région faiblement peuplée»: une zone prédéfinie dont la densité de population est inférieure à 5 habitants au kilomètre carré;
- 19) «voie publique»: une voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale.



CHAPITRE II  
OBLIGATIONS GÉNÉRALES

*Article 4*

**Responsabilités**

1. Chaque État membre veille à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la présente directive 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 d'immatriculation du véhicule, ou par un organe à vocation publique chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes privés autorisés.
3. Conformément aux principes établis par les règlements (CE) n° 715/2007 <sup>(1)</sup> et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, la Commission, par la voie d'actes d'exécution, et avant le 20 mai 2018, adopte:
  - a) un ensemble d'informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, conformément à l'annexe I, point 3; et
  - b) les règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes.

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

Les informations techniques visées au premier alinéa, point a), sont mises à la disposition des centres de contrôle et des autorités compétentes concernées, gratuitement ou moyennant un coût raisonnable par les constructeurs, sur une base non discriminatoire.

La Commission examine également la faisabilité d'établir un point d'accès unique à ces informations techniques.

4. Les États membres s'assurent que le droit national définit les responsabilités pour ce qui est de veiller à ce qu'un véhicule soit apte à circuler.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).



## CHAPITRE III

## EXIGENCES MINIMALES 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, sans préjudice du délai de flexibilité appliqué dans les États membres en vertu du paragraphe 3:

- a) véhicules appartenant aux catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans;
- b) véhicules appartenant à la catégorie M<sub>1</sub> utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement;
- c) véhicules appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a principalement lieu sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.

2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, sont soumis à un contrôle technique.

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

4. Nonobstant la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, l'État membre ou l'autorité compétente concernée peut exiger qu'il soit soumis à un contrôle technique avant les dates visées aux paragraphes 1 et 2 dans les cas suivants:

- après un accident ayant altéré les principaux 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,
- lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé,
- lorsque le véhicule a atteint 160 000 km,
- lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

*Article 6***Contenu et méthodes de contrôle**

1. Pour les catégories de véhicules relevant de la présente directive, à l'exception des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, les États membres veillent à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe I, point 2.

**▼B**

2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre ou le centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points visés à l'annexe I, point 3, à l'aide des méthodes recommandées ou de méthodes équivalentes approuvées par une autorité compétente pour le contrôle de ceux-ci, tels que définis à l'annexe I, point 3. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Les contrôles 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.

3. Pour les catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, les États membres définissent les domaines, points et méthodes de contrôle adaptés.

*Article 7***Appréciation des défaillances**

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe I 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:

- a) défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures;
- b) défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;
- c) défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique.

3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle visé à l'annexe I, point 2, peut être classé dans la catégorie suivante des défaillances graves 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 le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments normalisés des codes harmonisés correspondants de l'Union énumérés à l'annexe II.

▼B

2. Les États membres veillent à ce que le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente mette le certificat de contrôle technique ou, dans le cas d'un certificat électronique, une version imprimée certifiée dudit certificat à la disposition de la personne qui a présenté le véhicule au contrôle.

3. Sans préjudice de l'article 5, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre, chaque État membre reconnaît le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle technique périodique prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation. En cas de doute, l'État membre de la nouvelle immatriculation peut vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître. Les États membres communiquent à la Commission une description du certificat de contrôle technique avant le 20 mai 2018. La Commission en informe le comité visé à l'article 19. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e.

4. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 4, et du paragraphe 3 du présent article, les États membres reconnaissent, par principe, la validité du certificat de contrôle technique en cas de changement de propriétaire d'un véhicule — dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.

5. À compter du 20 mai 2018 et au plus tard le 20 mai 2021, les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique 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 les informations pertinentes à l'autorité compétente par d'autres moyens. Les États membres déterminent la période pendant laquelle l'autorité compétente doit conserver ces informations. Cette période ne peut être inférieure à 36 mois, sans préjudice des régimes fiscaux nationaux des États membres.

6. Les États membres veillent à ce que, afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés normalement d'un compteur kilométrique, 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 d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre, lorsqu'elle est avérée, est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

7. Les États membres veillent à ce que les résultats du contrôle technique soient, dans les plus brefs délais, notifiés à l'autorité responsable de l'immatriculation du véhicule ou mis à sa disposition par voie électronique. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

*Article 9***Suivi des défaillances**

1. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique est considéré comme ayant été subi avec succès, les défaillances sont rectifiées et le véhicule ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

2. En cas de défaillances majeures, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente décide de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de

**▼B**

devoir subir un nouveau contrôle technique. Ce nouveau contrôle a lieu dans un délai défini par l'État membre ou l'autorité compétente mais au plus tard deux mois après le premier contrôle.

3. En cas de défaillances critiques, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente peut décider que le véhicule en question ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation, 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 délivre une preuve, telle qu'une mention sur le document d'immatriculation du véhicule, 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 doit avoir lieu.

Les États membres communiquent à la Commission une description de la preuve de la réussite du contrôle avant le 20 mai 2018. La Commission en informe le comité visé à l'article 19.

2. Lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, cet État membre peut demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur ce véhicule.

3. Aux fins de la libre circulation, chaque État membre reconnaît la preuve délivrée par un centre de contrôle ou par l'autorité compétente d'un autre État membre, conformément au paragraphe 1.

## 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 III.

2. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente entretiennent leurs installations et équipements conformément aux instructions fournies par les équipementiers.

3. Les équipements de mesure sont périodiquement étalonnés conformément à l'annexe III et vérifiés conformément aux spécifications fournies par l'État membre concerné ou par l'équipementier.

*Article 12***Centres de contrôle**

1. Les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques sont autorisés par un État membre ou par son autorité compétente.

**▼B**

2. Afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle respectent les exigences arrêtées par l'État membre qui a délivré l'autorisation. Les centres de contrôle garantissent l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques.

*Article 13***Inspecteurs**

1. Les États membres veillent à ce que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies à l'annexe IV. Les États membres peuvent définir des exigences supplémentaires de compétence et de formation correspondantes.

2. Les autorités compétentes ou, le cas échéant, les centres de formation agréés délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées à l'annexe IV, point 3.

3. Les inspecteurs employés ou autorisés par les autorités compétentes des États membres ou par un centre de contrôle au 20 mai 2018 sont exemptés des exigences établies à l'annexe IV, point 1.

4. Lorsqu'ils effectuent un contrôle technique, les inspecteurs sont libres de tout conflit d'intérêts et l'État membre ou l'autorité compétente s'assurent du maintien d'un haut niveau d'impartialité et d'objectivité.

5. La personne présentant le véhicule au contrôle est informée de toutes les défaillances identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

6. Les résultats d'un contrôle technique ne peuvent, en cas de besoin, être modifiés que par un inspecteur ou selon la procédure mise en place par l'autorité compétente, s'ils sont manifestement erronés.

*Article 14***Surveillance des centres de contrôle**

1. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle fassent l'objet d'une surveillance.

2. Un organe de surveillance effectue au moins les tâches prévues à l'annexe V, point 1, 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 des organes de surveillance.

3. Les centres de contrôle directement exploités par une autorité compétente sont exemptés des exigences concernant l'autorisation et la surveillance, dans les cas où l'organe de surveillance fait partie de l'autorité compétente.

4. Les exigences mentionnées aux paragraphes 2 et 3 du présent article 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.

▼B

## CHAPITRE V

## COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

*Article 15***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 avant le 20 mai 2015 et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

*Article 16***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 de faciliter les échanges d'informations sur les données du contrôle technique et le kilométrage entre les autorités compétentes des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle, les fabricants d'équipements de vérification et les constructeurs automobiles.

▼C1

La Commission examine également la faisabilité, le coût et les avantages de la collecte et du stockage des informations disponibles sur les principaux composants de sécurité des véhicules qui ont été impliqués dans des accidents graves ainsi que la possibilité de mettre, sous forme anonymisée, les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage à la disposition des inspecteurs, des titulaires des certificats d'immatriculation et des personnes chargées d'enquêter sur les accidents.

▼B

## CHAPITRE VI

## ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION

*Article 17***Actes délégués**

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

- de mettre à jour uniquement les désignations de la catégorie de véhicules visés 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 par type des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles,



**▼B**

- de mettre à jour l'annexe I, point 3, en ce qui concerne les méthodes en cas d'apparition de méthodes de contrôle plus efficaces et plus effectives, sans étendre la liste des points devant être contrôlés,
- d'adapter l'annexe I, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances, en cas de modification des exigences obligatoires applicables à la réception par type dans la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement.

*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 prévu à l'article 17 est accordé pour une période de cinq ans à compter du 19 mai 2014. 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. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
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 prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 19***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité (ci-après dénommé «comité du contrôle technique»). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.



## CHAPITRE VII

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 20*

##### **Présentation de rapports**

1. Au plus tard le 30 avril 2020, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne le degré d'harmonisation des contrôles techniques périodiques, l'efficacité des dispositions sur la portée et la fréquence du contrôle, la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre et les conclusions de l'étude de la possibilité de mettre en place une plateforme électronique d'information, telle que visée à l'article 16. Ce rapport contient également une analyse de la pertinence d'une actualisation des annexes, en particulier eu égard aux progrès techniques et à l'évolution des pratiques. Le rapport est transmis après la consultation du comité visé à l'article 19 et est accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.

2. Au plus tard le 30 avril 2019, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport, basé sur des études indépendantes, sur l'efficacité de l'inclusion des remorques légères et des véhicules à deux ou trois roues dans le champ d'application de la présente directive. Ce rapport évalue l'évolution de la situation de la sécurité routière dans l'Union et, pour chaque sous-catégorie de véhicules de catégorie L, il compare les résultats des mesures nationales de sécurité routière en tenant compte de la distance moyenne parcourue par ces véhicules. En particulier, la Commission détermine si les normes et les coûts du contrôle technique périodique de chaque catégorie de véhicules sont proportionnés aux objectifs fixés en matière de sécurité routière. Le rapport est accompagné d'une analyse d'impact détaillée analysant les coûts et les avantages dans l'ensemble de l'Union, compte tenu des particularités des États membres. Le rapport est publié au moins six mois avant la soumission de toute proposition législative afin d'inclure, le cas échéant, de nouvelles catégories dans le champ d'application de la présente directive.

#### *Article 21*

##### **Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

#### *Article 22*

##### **Dispositions transitoires**

1. Les États membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III pour le contrôle technique.

2. Les États membres appliquent les exigences établies à l'annexe V au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

*Article 23***Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 20 mai 2017, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 20 mai 2018.

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

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

*Article 24***Abrogation**

La directive 2009/40/CE est abrogée avec effet au 20 mai 2018.

*Article 25***Entrée en vigueur**

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

*Article 26***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.



*ANNEXE I*

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

**1. GÉNÉRALITÉS**

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé dans l'État membre en question. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes. L'autorité compétente doit s'être assurée que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle 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 concernés 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 domaines 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 des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>.

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

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

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')	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
<b>1.1. État mécanique et fonctionnement</b>					
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'ac-tionnement 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'ac-tionnement 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.	<p>a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).</p> <p>Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).</p> <p>b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences<sup>1</sup>.</p> <p>c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.</p> <p>d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.</p> <p>e) Damage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.</p> <p>Performances du frein de secours insuffisantes.</p>	X	X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	<p>Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.</p> <p>Faible pression non détectable.</p>	X	X	X
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<p>a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.</p> <p>b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.</p> <p>c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.</p> <p>d) Mauvais fonctionnement.</p>	X	X	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'ac-tionnement 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. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'ac-tionnement 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 compres-seur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouple-ment du système de freinage entre le véhi-cule 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		
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
I.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
		a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X		
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
I.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'activation du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X		X
		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		





Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.1.1. 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 ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou 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. Risques d'endommagement.	X	X	
		a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
1.1.1.2. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	
		a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).		X	X
1.1.1.3. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.				



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	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
		a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'ac-tionnement 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	

## ▼ C2

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'ac-tionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou action-neur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		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 antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'ac-tionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante (si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	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
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	
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> . Performances de freinage réduites.		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage 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 (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport 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 3,5 tonnes 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 (1):</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 M1: 58 %</li> <li>— catégories M2 et M3: 50 %</li> <li>— catégorie N1: 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 % (2)</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégories M1, M2 et M3: 50 % (3)</li> <li>— catégorie N1: 45 %</li> <li>— catégories N2 et N3: 43 % (4)</li> <li>— catégories O2, O3 et O4: 40 % (5)</li> </ul> <p>3. Autres catégories</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégorie L1e: 42 %</li> <li>— catégories L2e, L6e: 40 %</li> <li>— catégorie L3e: 50 %</li> <li>— catégorie L4e: 46 %</li> <li>— catégories L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <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	
				X	
				X	
					X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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.  Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.  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 (broutement).		X	
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.		X	
		Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.			X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.  Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.  Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).  b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.  b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.  c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.  d) Câblage endommagé.  e) Autres composants manquants ou endommagés.  f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	





Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X
<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 affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		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
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.	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
		a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	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

## ▼ C2

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
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. 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. b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant. c) Mécanisme inopérant. Direction touchée. d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée. e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée. f) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Direction touchée.	X	X	
			X	X	
				X	X
				X	X
				X	X
				X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X
2.2. Volant, colonne et guidon					
2.2.1. État du volant 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.  b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.  Risque très grave de détachement.  c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.  Risque très grave de détachement.		X	X
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.  b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.  c) Raccord souple détérioré.  d) Mauvaise fixation.  Risque très grave de détachement.  e) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 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).  Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) <sup>2</sup>	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile.  Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.  b) Jeu excessif.  Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.  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.  b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.  Direction affectée.		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) L'assistance ne fonctionne pas. d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
				X	
<b>3. VISIBILITÉ</b>					
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles. 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-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles. 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	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 dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé. c) Champ de vision nécessaire non couvert.	X	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> . b) Balai d'essuie-glace défectueux. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). 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		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite. b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
				X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences<sup>1</sup>.</p> <p>b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p>		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>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.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p> <p>c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p>	X	X	
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences<sup>1</sup>.</p> <p>b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.</p> <p>c) Source lumineuse et lampe non compatibles.</p>		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Dispositif inopérant.</p> <p>b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.</p> <p>c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p>		X	
				X	





Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X		
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.		X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés. b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite. 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



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). 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		a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences. Fonctionnement retardé. Totalelement inopérante. b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé. c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.	X	X	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. Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	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		
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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2. Réglage (X) <sup>2</sup>	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	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 <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6. Feu de marche arrière				X	
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 <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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		
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. b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique). c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	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	X	
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché. b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Marque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. 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. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. 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. b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X

## ▼ C2

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
		a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière. 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. c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieu	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.</p>	a) Essieu flé 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	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.</p>	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
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.	X		X
5.1.3. Roulements de roues	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.</p>	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





Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	<p>a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.</p> <p>b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.</p>		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.	<p>a) Fêlure ou défaut de soudure.</p> <p>b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.</p> <p>c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.</p> <p>d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences<sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.</p>		X	X
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.	<p>a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences<sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière.  Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.</p> <p>b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</p>		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3. Suspension		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X		
		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		
		a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.		



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		<p>c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>d) Modification présentant un risque<sup>3</sup>. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.</p>		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.	<p>a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'esieu. Amortisseur mal fixé.</p> <p>b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.</p>	X	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.	<p>a) Écart significatif entre la droite et la gauche.</p> <p>b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.</p>		X	
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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	<p>a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'esieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.</p> <p>b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.</p> <p>c) Modification présentant un risque<sup>3</sup>. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.</p>		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.4. Joints 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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	X
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté. c) Fuite audible dans le système.		X	X
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
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. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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	
		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
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			X
		a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). 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. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	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.	<p>a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.</p> <p>b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p> <p>c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p> <p>d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p> <p>e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.</p> <p>f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.</p> <p>g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.</p> <p>h) Modification illégale de la transmission.</p>		X	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	X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé 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
		a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	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 si symétrie.		X	
		Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.			X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteurs. Stabilité altérée.		X	X





Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.3. Porte et poignées de porte	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	
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 autorisé; 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



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	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



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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	
<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 réduite.		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 de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X		
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.1.4. Prétenionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétenionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement.	X		
		Totalement inopérant.		X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X	
		a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		Manquant (si requis).		X	
		b) Fonctionnement altéré.	X		
		Totalement inopérant.		X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	c) Éclairage insuffisant.	X		
		Totalement dépourvu d'éclairage.		X	
		a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	

## ▼ C2

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		<p>d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.</p> <p>e) Altération ou manipulation évidente.</p> <p>f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.</p>		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	<p>a) Non conforme aux exigences<sup>1</sup>.</p> <p>b) Dispositif manifestement inopérant.</p> <p>c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).</p> <p>d) Scellés défectueux ou manquants.</p> <p>e) Plaque manquante ou illisible.</p> <p>f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.</p>		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	<p>a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de kilomètres parcourus par le véhicule.</p> <p>b) Manifestement inopérant.</p>		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	<p>a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.</p> <p>b) Câblage endommagé.</p> <p>c) Autres composants manquants ou endommagés.</p>		X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		<p>d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.</p> <p>e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.</p> <p>f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.</p>		X	
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					
8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <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 allumage commandé					
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	<p>— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (7): 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). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (8): mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</p>	X			
		<p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 4,5 %, ou</li> <li>— 3,5 %</li> </ul> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup>;</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— moteur tournant au ralenti: 0,5 %,</li> <li>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %, ou</li> <li>— moteur tournant au ralenti: 0,3 % (7),</li> <li>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %</li> </ul> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup>.</p>	X			
		<p>c) Coefficient lambda hors de la gamme <math>1 \pm 0,03</math> ou non conforme aux spécifications du constructeur.</p>		X		
		<p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p>			X	





Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.		a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.	X	
			b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	X	
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	<p>— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup> : 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). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI <sup>(8)</sup> : 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) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables<sup>1</sup>.</p> <p>Mise en condition du véhicule: 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>		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	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.</li> <li>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</li> <li>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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>.</li> <li>4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</li> </ol>				



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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.				
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 la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	
9.	CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M <sub>2</sub> ET M <sub>3</sub>				
9.1.	Portes				
9.1.1.	Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.			
		a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. 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	



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.	X	X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X	X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	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	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X		
		Issue de secours obstruée.		X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque de blessures.	X		X



Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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> . Totalelement inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables. c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	X
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement. c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	X
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalelement inopérant.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. 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 conformes aux exigences <sup>1</sup> concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents 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 à mobilité réduite (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	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) Avertisseur(s) défectueux. Totalemt 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 de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque de blessures.	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	

(<sup>1</sup>) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à titre indicatif.

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

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

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

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

(<sup>6</sup>) Exemple: 2,5 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> immatriculés pour la première fois après le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

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

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

(<sup>9</sup>) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

NOTES:

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

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

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



*ANNEXE II***CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

Le certificat délivré à la suite d'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, assorties de leur niveau de gravité;
- 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 III

**EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE**

## I. Installations et équipements

Le contrôle technique réalisé conformément aux méthodes recommandées précisées à l'annexe I est effectué au moyen d'installations et d'équipements appropriés. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicules 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 ayant une masse maximale supérieure 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, d'afficher et d'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 ayant une masse maximale égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément 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 conformément 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;

- 5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
- 6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 7) 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);
- 8) 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 ayant une masse maximale supérieure 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;
- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;

**▼B**

- 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
- 12) 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);
- 13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
- 14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
- 15) 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 contraires dans la législation de l'Union 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>(1)</sup> Directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure (JO L 135 du 30.4.2004, p. 1).





Véhicules		Catégorie	Équipement requis pour le contrôle technique															
			Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I															
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	Masse maximale																	
	Max. 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	E	X		X					X	X			X	X		X
	Max. 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	D	X		X					X		X		X	X		
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	E	X		X		X	X	X	X	X			X	X		X
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	D	X		X		X	X	X	X		X		X	X		
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																		
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	X			X				X	X			X	X		X
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	X		X					X		X		X	X		
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	E	X		X		X	X	X	X	X			X	X		X
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	X		X		X	X	X	X		X		X	X		
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N <sub>1</sub> T5																		
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	X			X				X	X			X	X		X
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	X			X				X		X		X	X		

▼B

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																		
Véhicules	Catégorie	Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
Masse maximale																		
> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5 E	x	x	x		x	x	x	x	x			x				x	x
> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5 D	x	x	x		x	x	x	x	x			x				x	x
5. Remorques	O <sub>1</sub>	x															x	
> 750 à 3 500 kg	O <sub>2</sub>	x	x		x													x
> 3 500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	x	x	x					x	x								x

(1) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.  
 E: essence (allumage commandé); D: diesel (allumage par compression).



ANNEXE IV

**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 définis ci-dessus.

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 autorisé 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;

**▼B**

- 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 ou établis par l'État membre ou par un centre de formation autorisé 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 point a), 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 véhicules que l'inspecteur est autorisé à contrôler,
- nom de l'autorité qui délivre le certificat,
- date de délivrance.





ANNEXE V

**ORGANES DE SURVEILLANCE**

Les règles et procédures concernant les organes de surveillance établis par les États membres conformément à l'article 14 couvrent les exigences minimales suivantes:

1. Tâches et activités des organes de surveillance

Les organes de surveillance 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 autorisée.

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 autorisation,
- 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:

- revérification 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'autorisation des centres de contrôle et/ou des inspecteurs:

- si le centre ou l'inspecteur concerné ne remplit pas des exigences importantes pour l'autorisation,
- si des irrégularités graves sont observées,
- si les résultats d'audit sont constamment négatifs,
- s'il y a une perte d'honorabilité de la part du centre ou de l'inspecteur en question.

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.

**▼B**

## 3. Contenu des règles et procédures

Chaque État membre ou son autorité compétente établit les règles et procédures pertinentes qui contiennent au moins les éléments suivants:

- a) Exigences concernant l'autorisation et la surveillance des centres de contrôle:
  - demande d'autorisation pour exploiter un centre de contrôle,
  - responsabilités des centres de contrôle,
  - visites préalables à l'autorisation ou visites destinées à vérifier que toutes les exigences sont respectées,
  - autorisation des centres de contrôle,
  - audit périodique des centres de contrôle,
  - vérification périodique de la conformité permanente des centres de contrôle avec les règles et les procédures applicables,
  - 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 avec les règles et les procédures applicables,
  - retrait ou suspension des autorisations octroyées aux centres de contrôle.
- b) Inspecteurs des centres de contrôle:
  - exigences à respecter pour devenir inspecteur certifié,
  - formation initiale, formation 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 de contrôle,
  - 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.



