

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

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

Vu la directive 2010/47/UE portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté;

Vu la directive 2010/48/UE adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers, de la Chambre d'Agriculture et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article 1er

1. La phrase introductive du paragraphe 1^{er} de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers est remplacée par le libellé suivant:

« Le contrôle technique d'un véhicule routier porte au moins sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire des organes et éléments mentionnés au chapitre 4. de l'annexe II modifiée de la directive modifiée 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, pour autant que ces organes et éléments concernent l'équipement obligatoire des véhicules routiers au Luxembourg, et en particulier sur: »

2. Le troisième tiret du paragraphe 1^{er} du même article 24 est remplacé par le libellé suivant:

« - les dispositifs et équipements de freinage (freins de service, freins de secours et freins de stationnement), et notamment sur leur état mécanique et leur fonctionnement, leur performance et efficacité ainsi que sur l'équilibrage entre les freins d'un même essieu; »

3. Le septième tiret du paragraphe 1^{er} du même article 24 est remplacé par le libellé suivant:

- l'éclairage, soit les feux (feux de route, feux de croisement, feux de position, feux d'encombrement, feux stop, feux antibrouillard, feux de marche arrière, etc.) ainsi que les dispositifs de signalisation (indicateurs de direction, éclairage de la plaque d'immatriculation, catadioptres, etc.), et notamment sur leur état, leur emplacement, leur fonctionnement, leur efficacité visuelle, leur couleur, leur intensité, leur réglage, leur orientation, leur commutation; »

4. Le deuxième point du deuxième tiret du paragraphe 3. du même article 24 est remplacé par le libellé suivant:

« • les feux et les dispositifs de signalisation; »

5. La phrase introductive de l'alinéa deux du paragraphe 3. du même article 24 est remplacée par le libellé suivant:

« Pour un véhicule nouvellement mis en circulation et couvert par un certificat de conformité valable délivré sur base des dispositions communautaires applicables, dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, le contrôle de conformité porte en outre sur: »

6. L'alinéa quatre du paragraphe 3. du même article 24 est supprimé.

Article 2

L'alinéa premier de l'article 25 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« Les contrôles, inspections et essais prescrits dans le cadre d'un contrôle technique doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues au chapitre 1. de l'annexe II modifiée de la directive modifiée 2009/40/CE précitée ou, à défaut de telles dispositions dans cette directive, conformément aux dispositions des normes ou documents techniques à déterminer par le ministre. En particulier, les contrôles techniques doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles, sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une quelconque partie du véhicule. »

Article 3

La première phrase de l'alinéa premier de l'article 28 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacée par le libellé suivant:

« Les opérations d'agréation et de contrôle technique sont exécutées par des inspecteurs techniques qui soit sont titulaires du brevet de maîtrise dans le métier de mécanicien d'autos, soit justifient d'une qualification professionnelle reconnue équivalente par le ministre. »

Article 4

L'article 29 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 29.** Les inspecteurs techniques sont tenus de participer à au moins vingt heures de cours de recyclage par période de 36 mois, sur des matières déterminantes pour l'exercice de leurs fonctions. »

Article 5

L'article 30 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 30.** Pour être admis à l'assermentation prévue à l'article 4 bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, les inspecteurs techniques doivent remplir les conditions suivantes:

- a) pouvoir justifier d'un contrat de travail auprès d'un organisme de contrôle technique d  m  nt agrée à cette fin;
- b)   tre titulaire d'un brevet de maîtrise dans le métier de mécanicien d'autos ou justifier d'une qualification professionnelle reconnue équivalente par le ministre;
- c) justifier des qualités morales, intellectuelles et humaines requises pour l'exercice conforme de leur fonction. »

Article 6

1. Le troisième tiret de l'alinéa premier de l'article 38 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« - une inspection destinée à déceler les défauts d'entretien du véhicule et portant notamment sur une partie ou l'ensemble des points de contrôle énumérés au chiffre 10 de l'annexe I modifiée de la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté. »

2. Les alinéas deux et trois du même article 38 sont remplacés par le libellé suivant:

« Lorsque des documents dont question au deuxième tiret de l'alinéa pr  c  dent fournissent la preuve qu'au cours des trois mois précédant le contrôle technique routier le véhicule a fait l'objet d'un contrôle technique effectué en application de la directive modifiée 2009/40/CE précitée sur l'un des points repris au chiffre 10 de l'annexe I modifiée de la directive modifiée 2000/30/CE précitée, un contrôle de ce point dans les conditions du présent article n'a pas lieu, à moins d'être justifié notamment en raison d'une non-conformité ou d'une défectuosité manifeste.

Pour autant qu'il a lieu, le contrôle des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement doit être exécuté conformément aux exigences de l'annexe II modifiée de la directive modifiée 2000/30/CE précitée.»

Article 7

L'article 39 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 39.** L'organisme de contrôle pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 38. Cet équipement, qui doit répondre aux exigences du paragraphe 4 de l'article 18, comprend notamment:

- un freinomètre à rouleaux;
- un décéléromètre;
- un manomètre;
- un ripomètre
- un luminoscope;
- un opacimètre, fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption "k";
- un détecteur de jeu;
- pont-élévateur ou fosse d'inspection suffisamment éclairée et équipée d'un cric et d'une lampe du type baladeuse. »

Article 8

La première phrase de l'alinéa premier de l'article 41 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

«Le contrôle technique routier d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport conforme au modèle reproduit à l'annexe I modifiée de la directive modifiée 2000/30/CE précitée. »

Article 9

L'article 53 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est abrogé.

Article 10

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

A) Considérations générales

A1) Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet la transposition en droit luxembourgeois des directives

- 2010/47/UE portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté;
- 2010/48/UE adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

La directive 2000/30/CE constitue la directive de base du contrôle technique routier. La directive 2010/47/UE porte adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE. En effet, le modèle du rapport de contrôle technique routier constituant l'annexe I de la directive 2000/30/CE est modifié et, à l'annexe II, les exigences de contrôle concernant le freinage et les émissions d'échappement sont rendues plus univoques, moyennant une description plus détaillée des points à contrôler, des méthodes de contrôle à mettre en œuvre ainsi que des non-conformités à sanctionner. Alors que les procédures du contrôle technique routier au Luxembourg correspondent déjà actuellement aux prescriptions de la directive 2010/47/UE, il restera à adapter le rapport en vue de le rendre conforme au modèle prescrit.

Après l'abrogation de la directive 96/96/CE, la directive 2009/40/CE constitue aujourd'hui la directive de base du contrôle technique dans des installations fixes. La directive 2010/48/UE porte adaptation au progrès technique de la directive 2009/40/CE. En effet, l'annexe II de la directive 2010/48/UE modifie celle de la directive 2009/40/CE, en y ajoutant des points à contrôler et en décrivant en détail les méthodes de contrôle ainsi que les non-conformités à sanctionner. Sauf en quelques points d'ordre mineur, les procédures de contrôle technique au Luxembourg correspondent déjà actuellement aux prescriptions de la directive 2010/48/UE.

A2) Le présent avant-projet de règlement grand-ducal propose en outre une mise à jour du relevé des qualifications professionnelles requises pour accéder aux fonctions d'agent du contrôle technique automobile. Il est proposé de limiter cette qualification au brevet de maîtrise dans le métier de mécanicien d'autos ainsi qu'à d'autres qualifications professionnelles reconnues équivalentes par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, telles que:

- ingénieur diplômé ou master en mécanique, mécatronique ou aéronautique;
- ingénieur-technicien ou bachelor en mécanique, mécatronique ou aéronautique;
- maître-électricien d'autos;
- maître-électronicien d'autos;
- maître-débosselaar-peintre;
- maître-carrossier.

A3) Est également proposé l'amendement de la durée minimale exigée aux fins de la formation continue des inspecteurs techniques. Alors que ni les directives européennes sur le contrôle technique ni la législation nationale n'introduisent chaque année des modifications pertinentes pour ledit contrôle, il y a des années où le minimum de 10 heures de formation continue annuelle actuellement prévu au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers ne se justifie guère, alors que pour des années marquées par un nombre important de changements au plan technique ou légal, 10 heures de formation continue peuvent ne pas suffire. Il paraît donc indiqué de mieux adapter la durée minimale de la formation continue des inspecteurs techniques aux besoins réels sur le terrain et de conférer aux organismes de contrôle technique une certaine flexibilité en la matière, afin qu'ils puissent adapter ladite formation le mieux possible aux besoins réels en matière d'évolution tant de la technologie que de la réglementation, nationale et internationale.

A4) Enfin, le présent avant-projet de règlement grand-ducal tend à résoudre un problème qui existe actuellement en relation avec l'assermentation des agents de contrôle prescrit par le paragraphe 3. de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les conditions auxquelles les agents doivent suffire pour être admis à l'assermentation étant arrêtées à l'article 30 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

La condition qui pose problème est celle d'avoir accompli au moins deux années de bons et loyaux services au sein d'un organisme de contrôle. En effet, il est pratique courante que les agents, une fois leur formation initiale terminée, sont directement affectés à un poste de contrôle, où ils peuvent alors, sous leur propre responsabilité, prendre des décisions quant à la conformité ou non-conformité des éléments de véhicules qu'ils sont chargés d'inspecter. Il peut en être déduit que pour partie, et contrairement aux exigences légales précitées, le contrôle technique est effectué par des agents non assermentés.

Il y a lieu de mettre un terme à cette situation ambiguë du point de vue de sa conformité aux exigences légales. Il est donc proposé de procéder à l'assermentation des agents du contrôle technique dès leur engagement, tout en supprimant la condition d'un délai d'attente de deux ans. Cette solution se rapproche de celle prévue par le statut des fonctionnaires communaux qui sont également assermentés dès leur nomination provisoire.

B) Commentaire des articles.

Ad article 1^{er}

1. Il y a quelques années d'ici, la notion du "véhicule routier", qui est la définition communément adoptée pour désigner un véhicule destiné à circuler sur la voie publique, a été introduite de manière générale dans le Code de la Route. Depuis lors, à chaque fois qu'un article de la législation routière est modifié pour une raison ou une autre, il est profité de l'occasion pour mettre à jour l'article en question, dans le but d'y faire figurer la notion standard "véhicule routier" partout où cela est indiqué.

Pour des raisons d'ordre rédactionnelles, les termes « organes et éléments » sont regroupés alors que dans la version actuelle du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier précité, ils sont séparés en deux parties de phrases qui sont liées par « ainsi que ».

La directive 2009/40/CE relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ayant abrogé la directive 96/96/CE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, elle constitue maintenant la directive-cadre en matière de contrôle technique. Comme la directive 2010/48/UE qu'il s'agit de transposer dans le

présent avant-projet de règlement grand-ducal ne constitue qu'une adaptation au progrès technique de la directive 2009/40/CE, il est proposé, au lieu de faire référence à la directive 2010/48/UE, de faire référence au chapitre 4. de l'annexe II de la directive 2009/40/CE, tout en ajoutant aussi bien à la directive qu'à l'annexe le terme « modifiée », cette façon de faire permettant de couvrir aussi bien la directive 2010/48/UE que d'autres modifications futures de la directive 2009/40/CE.

2. Le libellé du troisième tiret du paragraphe 1^{er} de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est complété par le terme « et équipements » pour correspondre à la terminologie de l'annexe II de la directive 2010/48/UE précitée.

3. Afin d'aligner les notions du règlement grand-ducal dans toute la mesure du possible à celles des directives applicables en matière du contrôle technique et de leurs annexes, la notion générique "éclairage" est également reprise au plan du règlement grand-ducal, cette notion se référant à l'ensemble des feux et des dispositifs de signalisation dont est muni un véhicule routier.

4. En conséquence de ce qui a été écrit au point 3. ci-avant, la terminologie du règlement grand-ducal est alignée sur celle des directives.

5. Il s'agit de redresser une erreur matérielle en remplaçant le terme « contrôle technique » par le terme « contrôle de conformité » dans la phrase introductive de l'alinéa deux du paragraphe 3 de l'article 24. En effet, le paragraphe 3. de l'article 24 traite du contrôle de conformité comme l'indique clairement la phrase introductive de son alinéa premier. Si cette phrase concerne le contrôle de conformité de certains éléments de tous les véhicules, la phrase introductive de l'alinéa deux fait état d'éléments supplémentaires à soumettre au contrôle de conformité (et non au contrôle technique) pour les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg.

6. L'alinéa quatre du paragraphe 3. de l'article 24 est superfétatoire alors que les alinéas précédents indiquent clairement qu'il s'agit bien d'un contrôle de conformité.

Ad article 2

Comme la directive 2010/48/UE qu'il s'agit de transposer dans le présent avant-projet de règlement grand-ducal ne constitue qu'une adaptation au progrès technique de la directive 2009/40/CE, il est proposé, au lieu de faire référence à la directive 2010/48/UE, de faire référence, à l'alinéa premier de l'article 25 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité, au chapitre 1. de l'annexe II de la directive 2009/40/CE tout en ajoutant aussi bien à la directive qu'à l'annexe le terme « modifiée », cette façon de faire permettant de couvrir aussi bien la directive 2010/48/UE que d'autres modifications futures de la directive 2009/40/CE.

Alors que la directive 2010/48/UE ne vise pas encore une harmonisation complète du contrôle technique dans les États membres de l'Union européenne, elle introduit toutefois deux principes essentiels, qu'il y a lieu de reprendre dans la réglementation nationale: d'une part, l'obligation pour les organismes de contrôle technique d'utiliser, même à défaut de prescriptions harmonisées, des techniques et équipements de contrôle correspondant à l'état le plus récent de la technologie ainsi que, d'autre part, l'obligation pour lesdits organismes de procéder à l'inspection des véhicules sans en démonter ou déposer des organes ou éléments.

Ad article 3

Plutôt que de reprendre au règlement grand-ducal une liste, de toute manière non exhaustive, de qualifications professionnelles donnant droit à l'accès à la profession d'agent du contrôle technique, il est proposé de se limiter dans le règlement à la qualification de base essentielle qui garantit le droit d'accès à la profession, soit celle du maître mécanicien d'autos, et de laisser au Ministre la tâche de reconnaître d'autres qualifications comme équivalentes à la prédite qualification de base. Une liste exemplative de telles qualifications équivalentes est reprise au point A.2) du chapitre « Considérations générales ».

Ad article 4

Sur base des explications fournies au point A3) du chapitre « Considérations générales », il est proposé que les inspecteurs techniques soient tenus de participer à au moins vingt heures de cours de recyclage par période de 36 mois.

Ad article 5

Sur base des explications fournies au point A4) du chapitre « Considérations générales », il est proposé de biffer la condition pour un inspecteur technique d'avoir accompli au moins deux années de bons et loyaux services au sein de l'organisme de contrôle avant de pouvoir être assermenté. L'assermentation pourra avoir lieu si l'inspecteur technique peut justifier d'un contrat de travail auprès d'un organisme de contrôle technique dûment agréé, s'il dispose de la qualification professionnelle requise et s'il justifie des qualités morales, intellectuelles et humaines requises, cette dernière qualité remplaçant la qualité pédagogique inscrite dans le texte actuel et qui n'est pas vraiment nécessaire.

Ad article 6

1. La directive modifiée 2000/30/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté constitue la directive-cadre en matière de contrôle technique routier. Comme la directive 2010/47/UE qu'il s'agit de transposer dans le présent avant-projet de règlement grand-ducal ne constitue qu'une adaptation au progrès technique de la directive modifiée 2000/30/CE, il est proposé, au lieu de faire référence à la directive 2010/47/UE, de faire référence, en matière des points de contrôle à inspecter, à l'annexe I **modifiée** de la directive modifiée 2000/30/CE, cette façon de faire permettant de couvrir aussi bien la directive 2010/47/UE que d'autres modifications futures de la directive 2000/30/CE.

2. A l'alinéa deux de l'article 38 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité, la référence à la directive modifiée 96/96/CE qui a été abrogée est remplacée par la référence à la directive modifiée 2009/40/CE qui a remplacé la directive 96/96/CE. Par ailleurs, le terme « modifiée » est ajouté à la référence à l'annexe I de la directive modifiée 2000/30/CE pour tenir compte de la modification de cette annexe introduite par la directive 2010/47/UE.

Au début du troisième alinéa de l'article 38, il est proposé d'ajouter les termes »Pour autant qu'il a lieu » pour tenir compte de la possibilité exposée à l'alinéa deux selon laquelle un contrôle technique routier de l'un des points repris au chiffre 10 de l'annexe I modifiée de la directive modifiée 2000/30/CE n'a pas lieu lorsque des documents fournissent la preuve qu'au cours des trois mois précédant le contrôle technique routier le véhicule a fait l'objet d'un contrôle technique sur l'un des points précités, à moins d'être justifié notamment en raison d'une non-conformité ou d'une défectuosité manifeste.

Ad article 7

Lorsque le règlement grand-ducal sous analyse a été introduit en 2001, il n'a pas été évident qu'on allait pouvoir concevoir une station mobile équipée d'un pont élévateur, d'un ripomètre et d'un détecteur de jeu, sachant que ces appareils génèrent des forces importantes dont on ne savait pas si on allait pouvoir les maîtriser et canaliser dans une structure mobile. Toutefois, le concept mis en œuvre pour la première unité de contrôle mobile au Luxembourg a permis de trouver une réponse technique appropriée aux problèmes des forces importantes générées par les appareils de contrôle visés. Dès lors, rien ne s'oppose plus aujourd'hui à intégrer ces appareils dans toute structure de contrôle mobile, ce qui par ailleurs rend cette structure apte à y procéder aux mêmes contrôles que dans une station de contrôle fixe.

Ad article 8

Comme le modèle de rapport de contrôle technique routier constituant l'annexe I de la directive 2010/47/UE comporte quelques modifications par rapport au modèle actuel, il est fait référence à l'annexe I **modifiée** de la directive de base 2000/30/CE.

Ad article 9

Cet article abroge les dispositions transitoires qui avaient été prévues lors de l'introduction en 2004 du contrôle technique périodique pour les tracteurs et les machines agricoles. Toutes ces dispositions ont en effet dépassé entre-temps leur date limite d'application, ayant ainsi perdu leur raison d'être.

Ad article 10

Formule exécutoire.



Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers**

Ministère initiateur: **Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des transports**

Auteur(s) : **Marco FELTES, inspecteur principal 1^{er} en rang**

Tél : **84423**

Courriel : **marco.feltes@tr.etat.lu**

Objectif(s) du projet : **Transposition des directives 2010/47/UE et 2010/48/UE / mise à jour du relevé des qualifications professionnelles requises pour accéder aux fonctions d'agent du contrôle technique automobile / amendement de la durée minimale exigée aux fins de la formation continue des inspecteurs techniques / proposition d'assermentation des agents du contrôle technique dès leur engagement.**

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : **non**

Date : **5 avril 2012**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui ☒ Non ☐ ¹

Si oui, laquelle/lesquelles : **Chambre de Commerce, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture, Chambre des salariés et Conseil d'Etat seront consultés**

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérale :	Oui ☒ Non ☐
- Organisme de contrôle technique : Société Nationale de Contrôle Technique	
- Citoyens :	Oui ☐ Non ☒
- Administrations :	Oui ☐ Non ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?
(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui ☐ Non ☐ N.a. ² ☒

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui ☒ Non ☐
Oui ☒ Non ☐

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

² N.a. : non applicable.

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 administrative³ 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 administratif⁴ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. 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 ?

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. 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 :

11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

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 ?

³ 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 œuvre 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.

⁴ 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.).

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 règlement grand-ducal sont applicables au personnel de l'organisme de contrôle technique indépendamment de leur sexe.

- 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 ⁵ ? 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

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁶ ? 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

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

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

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2010/47/UE DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 8,

considérant ce qui suit:

- (1) Il importe, dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, de s'assurer que les véhicules utilitaires en service sont correctement entretenus et inspectés, de manière à garantir un comportement sûr dans le trafic lorsqu'ils circulent à l'intérieur de l'Union européenne.
- (2) Il convient d'adapter les normes et méthodes définies dans la directive 2000/30/CE au progrès technique, de manière à améliorer les contrôles techniques routiers dans l'Union européenne.
- (3) Il conviendrait que la durée des contrôles soit raisonnable, afin de minimiser les coûts et les retards pour les conducteurs et les exploitants.
- (4) Il conviendrait d'établir un rapport d'inspection standardisé plus détaillé, comme prévu à l'article 5, paragraphe 1, pour garantir une corrélation entre les résultats des tests, les défauts et les caractéristiques particulières de chaque véhicule contrôlé.
- (5) Les exigences techniques diffèrent selon les catégories de véhicules définies dans la législation relative à la réception par type ⁽²⁾. Le rapport d'inspection devrait être modifié de manière à tenir compte de ces catégories de véhicules.
- (6) Pour pouvoir identifier plus sûrement les véhicules, le rapport d'inspection devrait comporter, outre le numéro d'immatriculation du véhicule, le numéro d'identification du véhicule (NIV).

(7) Au verso du rapport de contrôle devrait figurer une liste exhaustive des points à contrôler afin de faciliter l'enregistrement des défauts détectés par les inspecteurs.

(8) Pour améliorer encore les contrôles techniques routiers en intégrant le progrès technique, des méthodes de contrôle devraient être définies pour chaque point énuméré à l'annexe II.

(9) Outre les points liés à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement, les contrôles doivent également couvrir l'identification des véhicules, pour garantir que les normes de contrôle appropriées sont appliquées, permettre l'enregistrement des résultats du contrôle et assurer le respect des autres exigences légales.

(10) Les mesures prévues dans la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, institué par l'article 7 de la directive 2009/40/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les annexes I et II de la directive 2000/30/CE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 1^{er} janvier 2012. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

⁽²⁾ Annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

Les annexes I et II de la directive 2000/30/CE sont modifiées comme suit:

- 1) L'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE I

(recto)

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

1. Lieu du contrôle

2. Date

3. Heure

4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule

5. Numéro d'identification du véhicule (NIV)

6. Catégorie de véhicule

a) N2 ^(a) (3,5 à 12 t) ☐ e) M2 ^(a) [> 9 sièges ^(b) jusqu'à 5 t] ☐

b) N3 ^(a) (plus de 12 t) ☐ f) M3 ^(a) [> 9 sièges ^(b) jusqu'à 5 t] ☐

c) O3 ^(a) (3,5 à 10 t) ☐ g) Autre catégorie de véhicule (article 1^{er}, paragraphe 3) ☐

d) O4 ^(a) (plus de 10 t) ☐

7. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse

b) Numéro de la licence communautaire ^(c) [règlement (CE) n° 1072/2009]

8. Nationalité du conducteur

9. Nom du conducteur

10. Liste des points à contrôler

	Vérifié ^(d)	Non vérifié	Défaut ^(e)
0) identification ^(f)	☐	☐	☐
1) dispositif de freinage	☐	☐	☐
2) direction ^(f)	☐	☐	☐
3) visibilité ^(f)	☐	☐	☐
4) équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	☐	☐	☐
5) essieux, roues, pneus, suspension ^(f)	☐	☐	☐
6) châssis et accessoires du châssis ^(f)	☐	☐	☐
7) autre équipement, y compris tachygraphe ^(f) et dispositif de limitation de vitesse	☐	☐	☐
8) nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile	☐	☐	☐

11. Résultats de l'inspection

Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défauts graves ☐

12. Divers/remarques:

13. Autorité/Agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature:

Autorité/agent ou inspecteur chargé des essais Conducteur

Notes:

^(a) Catégorie de véhicule conformément à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).^(b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).^(c) S'il est connu.^(d) «vérifié» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié.^(e) Les défauts sont indiqués au verso.^(f) Méthodes d'essai et lignes directrices pour l'appréciation des défauts conformément à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE.

(verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE	1.5. Performance du système de freinage d'endurance	4.6. Feu de marche arrière	6.1.9. Performances du moteur
0.1. Plaques d'immatriculation	1.6. Dispositif antiblocage	4.6.1. État et fonctionnement	6.2. Cabine et carrosserie
0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série	2. DIRECTION	4.6.2. Commutation	6.2.1. État
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE	2.1. État mécanique	4.6.3. Conformité aux exigences	6.2.2. Fixation
1.1. État mécanique et fonctionnement	2.1.1. État de la direction	4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	6.2.3. Porte et poignées de portes
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service	2.1.2. Fixation du boîtier de direction	4.7.1. État et fonctionnement	6.2.4. Plancher
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	2.1.3. État de la timonerie de direction	4.7.2. Conformité aux exigences	6.2.5. Siège du conducteur
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	4.8. Catadioptrés, marquages signalétique et plaques réflectrices	6.2.6. Autres sièges
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	2.1.5. Direction assistée	4.8.1. État	6.2.7. Commandes de conduite
1.1.5. Robinet de freinage à main	2.2. Volant de direction et colonne de direction	4.8.2. Conformité aux exigences	6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	2.2.1. État du volant de direction	4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage	6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	2.2.2. Colonne de direction	4.9.1. État et fonctionnement	6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	2.3. Jeu dans la direction	4.9.2. Conformité aux exigences	7. AUTRE MATÉRIEL
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	2.4. Réglage de la géométrie	4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	7.1. Ceintures/boucles de sécurité
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.11. Câblage électrique	7.1.1. Sécurité de montage
1.1.11. Conduites rigides des freins	3. VISIBILITÉ	4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires	7.1.2. État
1.1.12. Flexibles des freins	3.1. Champ de vision	4.13. Batterie	7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
1.1.13. Garnitures de freins	3.2. État des vitrages	5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	3.3. Rétroviseurs	5.1. Essieux	7.1.5. Airbag
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	3.4. Essuie-glace	5.1.1. Essieux	7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	3.5. Essuie-glaces du pare-brise	5.1.2. Porte-fusées	7.2. Extincteur
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	3.6. Système de désembuage	5.1.3. Roulements de roues	7.3. Serrures et dispositif antivol
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	5.2. Roues et pneus	7.4. Triangle de signalisation
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	4.1. Phares	5.2.1. Moyeu de roue	7.5. Trousse de secours
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	4.1.1. État et fonctionnement	5.2.2. Roues	7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)
1.1.21. Système de freinage complet	4.1.2. Orientation	5.2.3. Pneumatiques	7.7. Avertisseur sonore
1.1.22. Prises d'essai	4.1.3. Commutation	5.3. Suspension	7.8. Indicateur de vitesse
1.2. Performances et efficacité du frein de service	4.1.4. Conformité aux exigences	5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	7.9. Tachygraphe
1.2.1. Performances	4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison	5.3.2. Amortisseurs	7.10. Dispositif limiteur de vitesse
1.2.2. Efficacité	4.1.6. Lave-phares	5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension	7.11. Compteur kilométrique
1.3. Performance et efficacité du frein de secours	4.2. Feux de position, feux de gabarit et feux d'encadrement	5.3.4. Joints de suspension	7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)
1.3.1. Performance	4.2.1. État et fonctionnement	5.3.5. Suspension pneumatique	8. NUISANCES
1.3.2. Efficacité	4.2.2. Commutation	6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS	8.1. Systèmes antibruit
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement	4.2.3. Conformité aux exigences	6.1. Châssis ou cadre et accessoires	8.2. Émissions d'échappement
1.4.1. Performance	4.3. Feux-stop	6.1.1. État général	8.2.1. Émissions des moteurs à essence
1.4.2. Efficacité	4.3.1. État et fonctionnement	6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	8.2.1.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement
	4.3.2. Commutation	6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)	8.2.1.2. Gaz d'échappement
	4.3.3. Conformité aux exigences	6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement	8.2.2. Émissions des moteurs diesel
	4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse	6.1.5. Support de la roue de secours	8.2.2.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement
	4.4.1. État et fonctionnement	6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de remorquage	8.2.2.2. Opacité
	4.4.2. Commutation	6.1.7. Transmission	8.3. Protection contre les perturbations électromagnétiques
	4.4.3. Conformité aux exigences	6.1.8. Supports de moteur	8.4. Autres points liés à l'environnement
	4.4.4. Fréquence de clignotement		8.4.1. Fumée visible
	4.5. Feux-brouillard avant et arrière		8.4.2. Fuites de liquides
	4.5.1. État et fonctionnement		
	4.5.2. Orientation		
	4.5.3. Commutation		
	4.5.4. Conformité aux exigences		

2) L'annexe II est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE II

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

1. Équipements de freinage

8. Nuisances

1. INTRODUCTION

La présente annexe définit les règles d'essai et/ou de vérification des systèmes de freinage et d'émission d'échappement pendant un contrôle technique routier. L'utilisation d'équipement n'est pas obligatoire pendant le contrôle technique. Il garantira cependant la qualité du contrôle et il est recommandé de l'utiliser dans la mesure du possible.

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

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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points et faire appel aux méthodes énumérés ci-dessous. Les anomalies sont des exemples de défauts pouvant être détectés.

Point	Méthode	Anomalies
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Pivot trop serré. b) Usure fortement avancée ou jeu.
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. b) Dégagement du frein rendu difficile. c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérifier le temps nécessaire pour que la pression à vide ou la pression d'air atteigne une valeur de service sûre et que les avertisseurs, la valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge fonctionnent.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger». b) Temps de remplissage du compresseur pour atteindre une valeur de service sûre non conforme aux exigences (*)

Point	Méthode	Anomalies
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Vérification fonctionnelle.	Mauvais fonctionnement, ou manomètre du signal avertisseur défectueux.
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Verrouillage insuffisant. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur. c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. d) Fuite de liquide hydraulique.
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter tous les accouplements de freins entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. c) Étanchéité insuffisante. d) Ne sont pas raccordées à l'endroit requis ou sont mal raccordées. e) Ne fonctionnent pas correctement.
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité du réservoir. b) Purgeur inopérant. c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche.

Point	Méthode	Anomalies
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre. d) Niveau insuffisant du liquide de frein. e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant. f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux. g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées.
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords. d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de garnitures ou de plaquettes.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive des tambours ou disques, corrosion, rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité. b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de tambour ou de disque. d) Plateau mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Câbles endommagés ou flambage. b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. d) Fixation des câbles défectueuse. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Actionneur fissuré ou endommagé. b) Fuite au niveau de l'actionneur. c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur.

Point	Méthode	Anomalies
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. f) Absence de capuchon antipoussière ou capuchon fortement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Timonerie défectueuse. b) Timonerie mal ajustée. c) Valve grippée ou inopérante. d) Valve manquante. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences (*)
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Régleurs endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés. b) Régleur défectueux. c) Régleur mal installé ou mal replacé.
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnecter l'accouplement à frein entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) Autres dispositifs du système (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) endommagés extérieurement ou excessivement corrodés au point que cela compromet le fonctionnement du système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel trop importante. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Réparation ou modification inappropriée de tout élément.
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes. b) Endommagées, inutilisables ou présentant un défaut d'étanchéité.

1.2. Performances et efficacité du frein de service

1.2.1 Performance (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique; actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. c) Freinage non modérable (blocage).
-----------------------	---	--

Point	Méthode	Anomalies
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Variations trop importantes de la puissance de freinage durant chaque tour de roue.
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique en tenant compte du poids du véhicule présenté.	a) Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes: b) Catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ – 50 % (1) c) Catégorie N ₁ – 45 % d) Catégorie N ₂ and N ₃ – 43 % (2) e) Catégories O ₂ , O ₃ et O ₄ – 40 % (2)

1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)

1.3.1. Performances (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue sur le même essieu. c) Freinage non modérable (blocage).
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (1) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu.

1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4.1. Performances (E)	Appliquer le frein sur une machine d'essai de frein statique.	Frein ne fonctionnant pas sur une ou plusieurs roues.
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique en tenant compte du poids du véhicule présenté.	Ne donne pas au moins pour tous les véhicules un coefficient de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.
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) Freinage non modérable (non applicable au frein sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Dispositif antiblocage	Contrôle visuel du dispositif avertisseur.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur. b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.

Point	Méthode	Anomalies
8. NUISANCES		
8.2. Émissions d'échappement		
8.2.1 Émissions des moteurs à essence		
8.2.1.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.1.2. Gaz d'échappement (E)	Mesure au moyen d'un analyseur des gaz d'échappement conformément aux exigences ⁽¹⁾. Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD), le bon fonctionnement du système de régulation des émissions peut aussi être contrôlé en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD au lieu de mesurer les émissions en laissant le moteur tourner au ralenti, conformément aux recommandations du constructeur sur le conditionnement du moteur et autres exigences ⁽¹⁾ et compte tenu des tolérances adéquates. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	a) Soit les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; b) soit, si cette information fait défaut, les émissions de CO dépassent 1) pour les véhicules non contrôlés par un système de régulation perfectionné, — 4,5 %, ou — 3,5 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences ⁽¹⁾. 2) pour les véhicules contrôlés par un système de régulation perfectionné, — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % - ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % ⁽²⁾ — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences ⁽¹⁾. c) Lambda en dehors de la gamme des valeurs $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur. d) Relevé de l'OBD indiquant un défaut de fonctionnement important. e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.
8.2.2 Émissions des moteurs diesel		
8.2.2.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.

Point	Méthode	Anomalies
		b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité (E)	a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. b) Mise en condition du véhicule: 1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; 2. Exigences concernant la mise en condition: i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement. ii) Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent. c) Procédure d'essai: 1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 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; 3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour	a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ^(*)), l'opacité excède le niveau enregistré sur la plaque de constructeur apposée sur le véhicule; b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ^(*) n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence. — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou, pour les véhicules visés dans les exigences ^(*) ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ^(*)), — 1,5 m⁻¹ ⁽⁶⁾. c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.

Point	Méthode	Anomalies
	les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃; 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. 5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge, et compte tenu des tolérances appropriées, sont largement inférieures aux valeurs limites. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	

(¹) 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1^{er} octobre 1991.

(²) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à partir de la date indiquée dans les règles (⁴), la date la plus tardive étant retenue.

(³) 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date indiquée dans les règles (⁴).

(⁴) 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃.

(⁵) Réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées aux lignes A ou B, point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/EC ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

(⁶) Réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne B, point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; ligne B1, B2 ou C, point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE modifiée par la directive 1999/96/CE ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

NOTES:

(*) Les "exigences" sont définies dans les dispositions relatives à la réception par type à la date de la première immatriculation ou de la première entrée en service, ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou dans la législation nationale du pays d'immatriculation.

DIRECTIVE 2010/48/UE DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽¹⁾, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et de la concurrence équitable, il importe de veiller à ce que les véhicules en circulation soient correctement entretenus et contrôlés afin de maintenir leurs performances comme le garantit la réception, sans dégradation excessive, pendant toute leur durée de vie.
- (2) Les normes et méthodes, telles que visées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2009/40/CE doivent être définies plus en détail et adaptées au progrès technique afin d'améliorer le contrôle technique des véhicules à moteur dans l'Union européenne, au meilleur coût.
- (3) Il convient de tenir compte des conclusions de deux projets, Autofore⁽²⁾ et Idelsy⁽³⁾, consacrés récemment aux futures options en matière de contrôle technique des véhicules, et du résultat d'un dialogue ouvert et factuel avec les acteurs du secteur.
- (4) L'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes dans la liste des points à contrôler.
- (5) Afin de parvenir à une harmonisation plus poussée du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun des points à contrôler.
- (6) Pour faciliter cette harmonisation accrue et pour des raisons de cohérence des normes, il convient de dresser une liste non exhaustive des principaux motifs de refus des véhicules, comme celle qui existe déjà pour les systèmes de freinage, mais pour tous les points à contrôler.
- (7) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. Il convient donc le cas échéant de prévoir des exigences particulières pour certaines catégories de véhicules.
- (8) Des États membres, en application de l'article 5, point e), de la directive 2009/40/CE, ont étendu à d'autres catégories de véhicules l'obligation de contrôle technique périodique. Aux fins d'une harmonisation accrue du contrôle, il convient d'adopter des méthodes et normes pour ces catégories de véhicules. Les contrôles devraient 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.
- (9) Outre les points concernant la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement, le contrôle doit également permettre d'identifier le véhicule afin de garantir l'application des contrôles et normes appropriés, de permettre l'enregistrement des résultats du contrôle ainsi que l'application d'autres dispositions légales.
- (10) Afin de faciliter le fonctionnement du marché intérieur et d'améliorer les méthodes de contrôle technique automobile, les résultats d'un contrôle doivent être consignés dans un certificat indiquant certains éléments essentiels.
- (11) Il convient de poursuivre les travaux visant à définir de nouvelles procédures de contrôle concernant l'état d'entretien des véhicules à moteur diesel, notamment en ce qui concerne les émissions de NO_x et de particules, afin de tenir compte des nouveaux systèmes de posttraitement des émissions.
- (12) Les mesures prévues dans la présente directive sont conformes à l'avis du comité sur l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, institué par l'article 7 de la directive 2009/40/CE,

⁽¹⁾ JO L 141 du 6.6.2009, p. 12.⁽²⁾ Étude Autofore sur les options futures pour le contrôle technique automobile dans l'Union européenne: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore_en.htm⁽³⁾ Idelsy Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI (initiative concernant le contrôle des systèmes électroniques installés sur les véhicules à moteur lors du contrôle technique automobile): http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/idelsy_en.htm

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe II de la directive 2009/40/CE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2011, à l'exception des dispositions du paragraphe 3 de l'annexe II, qui s'appliquent à compter du 31 décembre 2013. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE

L'annexe II de la directive 2009/40/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE II

POINTS DE CONTRÔLE OBLIGATOIRES

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction
2. Étendue du contrôle
3. Certificat de contrôle technique
4. Exigences minimales de contrôle
 0. Identification du véhicule
 1. Équipements de freinage
 2. Direction
 3. Visibilité
 4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique
 5. Essieux, roues, pneumatiques, suspension
 6. Châssis et accessoires du châssis
 7. Équipements divers
 8. Nuisances
 9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers M2 et M3

1. INTRODUCTION

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

Les autorités compétentes des États membres doivent arrêter, pour les cas où le véhicule présente des défauts sur les points de contrôle énumérés, une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule est autorisé à circuler jusqu'à ce qu'il satisfasse à un nouveau contrôle technique.

Le contrôle porte au moins sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé dans l'État membre en question.

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.

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

Les "causes de la défectuosité" 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.

Lorsque la méthode d'inspection indiquée est dite "visuelle", cela signifie que le contrôleur doit, le cas échéant, non seulement regarder les éléments en question, mais aussi les manipuler, analyser le bruit ou recourir à tout autre moyen approprié sans utiliser d'équipement.

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle porte au moins sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent les équipements présents sur le véhicule testé:

- 0) identification du véhicule;
- 1) équipements de freinage;
- 2) direction;

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

3. CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

L'exploitant ou le conducteur du véhicule doit être informé par écrit des déficiences, du résultat du contrôle et de ses conséquences juridiques.

Les certificats de contrôle technique délivrés en cas de contrôles périodiques obligatoires des véhicules doivent comporter au moins les indications suivantes:

- 1) numéro d'identification du véhicule;
- 2) numéro de la plaque d'immatriculation et symbole du pays d'immatriculation;
- 3) lieu et date du contrôle;
- 4) kilométrage au moment du contrôle, si disponible;
- 5) classe du véhicule, si disponible;
- 6) déficiences constatées (il est recommandé de suivre l'ordre numérique du point 5 de la présente annexe) et leur catégorie;
- 7) évaluation globale du véhicule;
- 8) date du prochain contrôle (si cette information n'est pas communiquée par d'autres moyens);
- 9) nom de l'organisme de contrôle et signature, ou identification, du contrôleur responsable.

4. EXIGENCES MINIMALES DE CONTRÔLE

Le contrôle doit porter au moins sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes indiquées. Les motifs de refus sont des exemples de déficiences qui peuvent être constatées.

Rubrique	Méthode	Causes de la déficience
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE		
0.1. Plaque d'immatriculation [si prévu par les exigences (*)]	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber. b) Numéro manquant ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.
0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. <i>Note:</i> Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Axe trop serré. b) Usure ou jeu excessif.
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. <i>Note:</i> Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Réserve de course excessive ou insuffisante. b) Mauvais retour de la commande de freinage. c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou lisse.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression/vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr n'est pas conforme aux exigences (6). c) La soupape de protection multicircuits ou la soupape de surpression ne fonctionne pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Endommagement externe susceptible d'affecter le fonctionnement du système de freinage.
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Défektivité ou dysfonctionnement du manomètre ou de l'indicateur.
1.1.5. Robinet de freinage à commande manuelle.	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Commande fissurée ou endommagée, usure excessive. b) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé. c) Raccords mal fixés ou fuites. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Commande manquante, endommagée ou inopérante. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur de dysfonctionnement allumé.

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
1.1.7. Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet endommagé ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile excessives provenant du compresseur. c) Robinet mal fixé ou mal monté. d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinet ou soupape à fermeture automatique défectueux. b) Robinet ou soupape mal fixé ou mal monté. c) Fuites excessives. d) Mauvais fonctionnement
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir endommagé, corrodé ou percé. b) Purgeur inopérant. c) Réservoir mal fixé ou mal monté.
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche. c) Maître-cylindre mal fixé. d) Niveau de liquide de frein insuffisant. e) Bouchon du réservoir de maître-cylindre manquant. f) Témoin de liquide de freins allumé ou défectueux. g) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alarme en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Conduites ou raccords non étanches. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées.
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts. c) Flexibles ou raccords non étanches. d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression. e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures et plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.). c) Garniture ou plaquette manquante.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.). c) Tambour ou disque manquant. d) Flasque mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Câbles endommagés, flambage. b) Usure ou corrosion excessive d'un composant. c) Câble ou articulation mal fixé. d) Guide de câble défectueux. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. b) Étanchéité insuffisante du cylindre. c) Fixation insuffisante ou mauvais montage du cylindre. d) Corrosion excessive du cylindre. e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. f) Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Liaison défectueuse. b) Mauvais réglage de la liaison. c) Mécanisme grippé ou inopérant. d) Mécanisme manquant. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences (*)
1.1.18. Leviers-cames et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage. b) Levier défectueux. c) Mauvais montage ou remontage.
1.1.19. Système de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Commande automatique des freins de remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
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. b) Fuite d'air ou d'antigel.

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
		c) Fixation insuffisante ou mauvais montage d'un élément. d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant (¹).
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Manquant. b) Endommagées, inutilisables ou non étanches.
1.2. Performances et efficacité du freinage de service		
1.2.1. Performances	Essai sur frein mètre ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. c) Absence de progressivité du freinage (broutement). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.
1.2.2. Efficacité	Essai sur frein mètre ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3 500 kg doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Les résultats minimaux figurant ci-après ne sont pas obtenus: pour les véhicules immatriculés pour la première fois après l'entrée en vigueur de la présente directive: — catégorie N1: 50 % — catégorie M1: 58 % — catégories M2 et M3: 50 % — catégories N2 et N3: 50 % — catégories O2 (XX) (²), O3 et O4 — semi-remorques: 45 % — remorques: 50 % pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant l'entrée en vigueur de la présente directive: catégorie N1: 45 % catégories M1, M2 et M3: 50 % (²) catégories N2 et N3: 43 % (³) catégories O2 (XX) (²), O3 et O4: 40 % (⁴) autres catégories (XX) (⁵) — catégories L (freins avant et arrière): — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % — catégories L5e, L7e: 44 % — catégories L (freins arrière): — toutes les catégories: 25 %

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
1.3. Performances et efficacité du freinage 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. 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. c) Absence de progressivité du freinage (broutement).
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.	Un effort de freinage inférieur à 50 % (?) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Essai sur un frein mètre et/ou lors d'un essai sur route à l'aide d'un décéléromètre.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un frein mètre ou sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu. Les véhicules de transport de marchandises doivent si possible être testés en charge.	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et si possible essai de fonctionnement du système.	a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblo-cage (ABS)	Contrôle visuel et inspection du dispositif d'alerte.	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.
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel du dispositif d'alerte	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
2. DIRECTION		
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. b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. c) Usure excessive de l'axe de secteur. d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. e) Manque d'étanchéité.
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. b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. d) Boîtier de direction fêlé.
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. b) Usure excessive des articulations. c) Fêlure ou déformation d'un élément. d) Absence de dispositifs de verrouillage. e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction). f) Réparation ou modification inadéquate. g) Capuchon anti poussière manquant, endommagé ou gravement détérioré.
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 et le moteur en marche (direction assistée), tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel des mouvements de la timonerie.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis. b) Butées inopérantes ou manquantes.
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. b) Niveau de liquide insuffisant. c) Mécanisme inopérant. d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. f) Réparation ou modification inadéquate. g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Les roues au sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôle visuel du jeu.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant
2.2.2 Colonne/ fourches 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. e) Réparation ou modification inadéquate.
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 pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences (*)).
2.4. Parallélisme (X) (*)	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non-conforme aux données ou exigences du constructeur (*).
2.5. Sellette d'attelage de l'essieu directeur de remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément fissuré ou endommagé. b) Jeu excessif. c) Mauvaise fixation.
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.	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. c) L'assistance ne fonctionne pas.

3. VISIBILITÉ

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.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences (*) (XX) (*) c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences (*). b) Miroir ou dispositif inopérant, endommagé, mal fixé.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace.
3.6. Système de désembuage(X) (*)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.

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. b) Système de projection (réflecteur et glace) défectueux ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Réglage	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences (*).
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (*). (nombre de feux allumés en même temps). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.1.4. Conformité avec les exigences (*)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (*). b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a) Dispositif inopérant. b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ . b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.2.3. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ . b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.
4.3. Feux-stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ . b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.3.3. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ .
4.4. Clignotant et feux de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ .
4.4.3. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ .
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁽⁶⁾ .
4.5. Feux-brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.5.2 Réglage (X) ⁽⁶⁾	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.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ .
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ .

4.6. Feu de recul

4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.6.2. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ .
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ .

4.7. Feu 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 vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.7.2. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽⁶⁾ .

4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière

4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. b) Mauvaise fixation du catadioptre.
4.8.2. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ .

4.9. Témoins obligatoires pour les dispositifs d'éclairage

4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.
4.9.2. Conformité avec les exigences ⁽⁶⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences ⁽⁶⁾ .

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
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. b) Isolation endommagée ou détériorée. c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	a) Mauvaise fixation du câblage. b) Câblage détérioré. c) Isolation endommagée ou détériorée.
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) (⁶⁾)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences (⁶). b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences (⁶). c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.
4.13. Accumulateurs	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. b) Manque d'étanchéité. c) Coupe-circuit défectueux (si exigé). d) Fusibles défectueux (si exigés). e) Ventilation inadéquate (si exigée).

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES, SUSPENSION

5.1. Essieux

5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé. b) Mauvaise fixation au véhicule. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.1.2. Fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée. b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. d) Jeu de la fusée dans l'essieu.
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. b) Roulement de roue trop serré, bloqué.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
5.2. Roues et pneumatiques		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. b) Moyeu usé ou endommagé.
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure. b) Mauvais placement des frettes de jante. c) Roue gravement déformée ou usée. d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences ^(*) et nuisant à la sécurité routière.
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ^(*) et nuisent à la sécurité routière. b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées. c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu. d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ^(*) . f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments. g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ^(*) . h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.
5.3. Système de suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateur	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. c) Ressort manquant. d) Réparation ou modification inadéquate.
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ^(*)	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche et/ou avec les valeurs absolues indiquées par le constructeur.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche. b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.3.4. Articulations de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension. b) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.
5.3.5. Suspension à air	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. c) Fuite audible dans le système.

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) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.
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. b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.
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.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant. b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. c) Conduites endommagées ou abrasées. d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé). 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. f) Système GPL/GNC ou à hydrogène non conforme aux exigences (*).
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences (*).

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable. b) Support fêlé ou mal fixé. c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.
6.1.6. Mécanismes d'attelage et équipement 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. b) Usure excessive d'un élément. c) Mauvaise fixation. d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité. e) Témoin inopérant. f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. g) Réparation ou modification inadéquate.
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. c) Usure excessive des joints universels. d) Raccords flexibles détériorés. e) Arbre de transmission endommagé ou déformé. f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. g) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré. h) Modification illégale de la transmission.
6.1.8. Fixations du 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, desserrées ou fêlées.
6.1.9 Performances du moteur	Contrôle visuel.	a) Unité de commande illégalement modifiée. b) Modification illégale du moteur.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. b) Montant mal fixé. c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. d) Réparation ou modification inadéquate.
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses. d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoportées.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
6.2.3. Portières et serrures	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal fixées ou détériorées.
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.
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences (*).
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.
6.2.8. Marchepied de la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.
6.2.9. Autres accessoires et équipements intérieurs et extérieurs.	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement. b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences (*). c) Équipement hydraulique non étanche.
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti projections	Contrôle visuel	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. b) Distance insuffisante avec la roue. c) Non conforme aux exigences (*).

7. AUTRE ÉQUIPEMENT

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. b) Ancrage desserré.
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture endommagée. c) Ceinture non conforme aux exigences (*). d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
		e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé.	Contrôle visuel.	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.4. Prétendeurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel.	Prétendeur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.5. Coussin gonflable	Contrôle visuel.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Coussin gonflable manifestement inopérant.
7.1.6. Systèmes SRS	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
7.2. Extincteur (X) (°)	Contrôle visuel	a) Manquant. b) Non conforme aux exigences (°).
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas. b) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) (°)	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet. b) Non conforme aux exigences (°).
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) (°)	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences (°).
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) (°)	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas. b) Commande mal fixée. c) Non conforme aux exigences (°).
7.8. Indicateur de vitesse	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences (°). b) Dispositif inopérant. c) Dépourvu d'éclairage.
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences (°). b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants. d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		e) Altération ou manipulation évidente. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences (*). b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) (*)	Contrôle visuel.	a) Manipulation évidente (fraude). b) Manifestement inopérant.
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. b) Câblage endommagé. c) Autres composants manquants ou endommagés. d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.

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)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences (*). b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.
--	--	--

8.2. Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à essence

8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
---	------------------	---

Rubrique	Méthode	Causes de la défektivité
8.2.1.2. Émissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences (*). Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués appropriés, le bon fonctionnement du système de réduction des émissions peut être contrôlé par un relevé approprié du système de diagnostic embarqué (OBD) et des contrôles du bon fonctionnement de ce système, en remplacement de la mesure des émissions avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations de mise en condition formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables (*).	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (*). ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % (*) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (*). c) Valeur lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur; d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.
8.2.2. Émissions des moteurs diesel		
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. b) Mise en condition du véhicule: 1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; 2) exigences concernant la mise en condition: i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, 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	a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences (*), l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur; b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences (*) n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence, pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences (*) ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences (*), 1,5 m⁻¹ (*).

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
	se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement; ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent. c) Procédure d'essai: 1) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 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; 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 1 et 2 de l'annexe I; 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; 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) (*)	Contrôle visuel.	Une des exigences applicables (*) n'est pas satisfaite.
8.4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1 Pertes de liquides	Contrôle visuel.	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3		
9.1. Portes		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		c) Commande d'urgence défectueuse. d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux. e) Non conforme aux exigences ^(*) .
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux. b) Signalisation des issues de secours manquante ou illisible. c) Marteau brise-vitre manquant. d) Non conforme aux exigences ^(*) .
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ^(*)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ^(*)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.
9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. c) Non conforme aux exigences ^(*) .
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ^(*) .
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ^(*)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Données illisibles ou non conformes aux exigences ^(*)
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. c) Non conforme aux exigences ^(*) .
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Dispositif détérioré ou endommagé. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		c) Non conforme aux exigences (*).
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) (*)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux.
9.9. Inscriptions (X) (*)	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. b) Non conforme aux exigences (*).

9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) (*)

9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux exigences (*) concernant cette forme de transport.
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences (*)

9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) (*)

9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Avertisseur(s) défectueux. e) Non conforme aux exigences (*).
9.11.2. Fixations pour fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Non conforme aux exigences (*).
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences (*)

9.12. Autres équipements spéciaux (X) (*)

9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences (*). b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences (*).

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audio-visuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .

(¹) On entend par "mauvaise réparation ou modification" une réparation ou une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet négatif sur l'environnement.

(²) 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1^{er} octobre 1991.

(³) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(⁴) 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.

(⁵) 2,2 m/s² pour les véhicules de catégorie N1, N2 et N3.

(⁶) Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne A ou B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

(⁷) Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; aux limites figurant à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE telle que modifiée par la directive 1999/96/CE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

Notes:

(¹) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation.

(²) «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 périodique.

(³) (XX) Cette cause de défectuosité ne s'applique que si l'essai est requis par la législation nationale.