Projet de règlement grand-ducal sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

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

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

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

Vu la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE ;

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de l'Economie et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons

Chapitre I.- Les installations et les équipements du contrôle technique

Article 1er

(1) Tout centre de contrôle technique dont question à l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques doit comporter un immeuble bâti avec un hall fermé ainsi qu'une aire aux dimensions suffisantes pour l'immobilisation des véhicules en attente avant l'accès au contrôle technique.

(2) Les postes de contrôle doivent être aménagés de façon à permettre aux conducteurs des véhicules présentés de suivre les opérations de contrôle.

(3) Les installations et les équipements comprennent au moins les éléments énumérés à l'annexe I.

Tous les équipements utilisés pour le contrôle technique doivent répondre aux standards techniques déterminés par le droit de l'Union européenne et à défaut de tels standards, à ceux communément appliqués dans les États membres de l'Union européenne. Le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le ministre, peut déterminer les modalités d'application de ces standards.

Les équipements doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. L'organisme de contrôle est tenu d'en garantir un fonctionnement conforme moyennant des étalonnages périodiques conformément à l'annexe I et moyennant des contrôles conformément aux indications afférentes des fabricants.

(4) Tous les locaux ouverts au public doivent être facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, dont notamment celles obligées de se déplacer en fauteuil roulant.

(5) L'enceinte du centre de contrôle doit comporter des emplacements de parcage en nombre suffisant pour les véhicules du personnel et des clients.

Article 2

Parallèlement aux opérations de contrôle dans le centre exploité par un organisme de contrôle technique, celui-ci fait effectuer par son propre personnel le contrôle technique sur les infrastructures et au moyen des installations et équipements mis à disposition par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique.

Ce contrôle est effectué conformément aux dispositions des articles 3 à 6.

Chapitre II.- L'organisation du contrôle technique

Article 3

(1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments mentionnés à l'annexe II ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.

Le contrôle technique porte également sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat des équipements, organes et éléments accessoires dont le véhicule contrôlé est, le cas échéant, muni.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

(2) Le contrôle technique complémentaire, effectué après la réparation ou la remise en conformité d'un véhicule devenue nécessaire suite à un contrôle antérieur faisant état d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités dangereuses ou majeures, porte essentiellement sur ces défectuosités et non-conformités, lorsqu'il a lieu au cours des quatre semaines de validité du certificat émis lors de ce contrôle.

Article 4

Les points techniques à vérifier en vertu de l'annexe II sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1.

Les véhicules routiers doivent être présentés au contrôle technique dans un état de propreté satisfaisant et avec une charge effective ne dépassant pas soit 50% de leur charge utile maximale soit 12.000 kg, la plus grande de ces deux valeurs étant déterminante.

Article 5

Tout véhicule routier accédant aux installations de contrôle technique doit être assuré contre la responsabilité civile conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Article 6

Dans l'intérêt d'une exécution conforme du contrôle technique, les inspecteurs de contrôle technique sont autorisés à conduire les véhicules routiers présentés et à se faire exhiber les documents de bord de ceux-ci ainsi que tous autres documents requis aux fins de la réception et du contrôle technique. L'omission de présenter les documents de bords demandés autorise l'organisme de contrôle technique à refuser l'accès au centre de contrôle de contrôle technique.

Chapitre III.- Le certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique

Article 7

Pour être admis à participer à la formation de base en vue de la qualification d'inspecteur de contrôle technique, le candidat doit être titulaire

a) d'un brevet de maîtrise de mécanicien automobile ou

b) d'un diplôme d'aptitude professionnelle (DAP) de mécanicien automobile ou d'un diplôme de technicien mécatronique et prouver qu'il a au moins trois ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la mécanique automobile.

Tout autre diplôme ou certificat doit être soumis au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions qui décidera de l'admission.

Cette formation de base se compose d'un volet théorique et d'un volet pratique. Elle porte sur les points visés à l'annexe III.

La fréquentation des cours est obligatoire. Le candidat absent sans motivation à un cinquième des cours est écarté d'office de l'examen pour la session en cours par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

Toutefois, sur présentation de pièces justificatives par le candidat, l'organisme de formation désigné par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation de base voire de la fréquentation des cours.

Article 8

(1) A l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe III.

(2) La décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen, qui se compose des notes de chacune des matières. Est considérée comme note suffisante, toute note supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi à l'examen, le candidat qui a obtenu une note suffisante dans chacune des matières.

A échoué à l'examen, le candidat qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes et le candidat qui a obtenu une note insuffisante inférieure à 20 points.

Le candidat qui a obtenu une ou deux notes insuffisantes supérieures ou égales à 20 points, est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires portant sur la ou les matières dans laquelle il a obtenu une note insuffisante. Pour se soumettre aux épreuves supplémentaires, la condition dont question au quatrième alinéa de l'article 7 n'est pas requise.

Si le candidat a échoué à l'examen ou n'a pas réussi aux épreuves supplémentaires, il doit se soumettre à un nouvel examen portant sur l'ensemble des matières. Pour être réadmis à l'examen lors d'une prochaine session, la condition dont question au quatrième alinéa de l'article 7 est requise.

En cas d'un nouvel échec, une réadmission à l'examen n'est plus possible.

(3) En cas de réussite à l'examen, un certificat de qualification est délivré au candidat par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, sur le vu d'un procès-verbal de la commission d'examen dont question à l'article 9. Il contient au moins les informations suivantes:

- identification du candidat (prénom, nom);
- catégories de véhicules que le candidat est autorisé à contrôler;
- nom de l'autorité qui délivre le certificat;
- date de délivrance.

Article 9

La commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée a pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études dans le cadre de la formation de base, comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Ladite commission a également comme attributions :

1. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à la formation de base ;
2. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen ;
3. d'établir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, en vue de la délivrance des certificats de qualification d'inspecteur de contrôle technique.

Le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions nomme les membres de la commission susvisée et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

La commission d'examen se compose de

- deux représentants proposés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- un représentant proposé par le ministre.

A chaque membre effectif de la commission susvisée est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission d'examen est assistée par un secrétaire et elle peut s'adjoindre d'experts.

La présidence de la commission d'examen est assurée par un des deux représentants du ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La commission d'examen délibère valablement si les trois membres sont présents. Les membres de la commission d'examen ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les attributions de la commission dont question au deuxième alinéa du présent article, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Article 10

Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre annuellement une formation continue.

Cette formation continue, qui est organisée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, a pour objectif d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant les points visés à l'annexe IV. Les durées et les contenus sont arrêtés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions sur proposition de la commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

L'organisme de contrôle technique prend les mesures nécessaires pour que ses inspecteurs de contrôle technique répondent aux conditions de formation continue précitées et tient, pour chaque inspecteur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'inspecteur à la formation continue.

Chapitre IV.- Le certificat de contrôle technique

Article 11

Le certificat délivré suite à un contrôle technique contient au moins les éléments énumérés à l'annexe III précédés des codes harmonisés correspondant de l'Union européenne.

Le papier utilisé à ces fins doit être protégé contre la falsification moyennant un filigrane représentant le logo commercial ou la marque figurative de l'organisme de contrôle technique.

Le ministre peut arrêter le modèle du certificat de contrôle technique.

Article 12

L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle.

Chapitre V.- Le contrôle technique routier

Article 13

(1) Les opérations relatives au contrôle technique routier sont effectuées par les inspecteurs du ou des organismes de contrôle technique que le ministre a désignés à cet effet. Ces inspecteurs doivent être titulaires de l'agrément ministériel, en cours de validité, prévu à l'article 4quater de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée et être assermentés.

L'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier, et le conducteur de celui-ci doivent coopérer avec les inspecteurs et leur donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.

(2) En vue de l'organisation des opérations du contrôle technique routier, les conducteurs doivent obtempérer aux injonctions qui leur sont données dans ce sens par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, conformément aux modalités de l'article 115 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans les mêmes conditions, ces fonctionnaires sont autorisés à se faire exhiber les documents de bord du véhicule contrôlé et à soumettre ceux-ci aux inspecteurs de contrôle.

Article 14

Les inspecteurs sélectionnent dans la mesure du possible les véhicules à soumettre à un contrôle technique routier initial selon l'ordre de priorité suivant :

1) les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément au règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;
2) les véhicules présentant un risque perceptible pour la sécurité routière ou pour l'environnement ;
3) les autres véhicules sélectionnés de manière aléatoire sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Article 15

(1) Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 14 font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

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

a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord ;
b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule;
c) peut procéder à des vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défectuosités et/ou non non-conformités sans délais conformément à l'article 4bis, paragraphe (6) de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

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

(2) En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur de contrôle technique décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier approfondi.

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

(4) Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet au cours des trois derniers mois d'un contrôle en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques ou de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, l'inspecteur de contrôle technique ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défectuosité ou d'une non-conformité manifeste.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

Article 16

(1) L'organisme de contrôle visé à l'article 13 pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 15.

Cet équipement doit comporter tous les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé.

(2) Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés:

- à l'aide d'une unité de contrôle mobile qui consiste en un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis,
- dans une installation de contrôle routier désignée, qui consiste en un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ou
- dans un centre de contrôle technique.

Lorsque les contrôles approfondis doivent être effectués dans un centre de contrôle ou une installation de contrôle routier désignée, ils le sont dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Article 17

(1) Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au ministre:

a) le pays d'immatriculation du véhicule;
b) la catégorie du véhicule;
c) le résultat du contrôle technique routier initial.

Le contrôle technique routier approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe V. Les défectuosités et les non-conformités constatées lors de ce contrôle sont inscrites sur le rapport.

Le rapport est établi en double exemplaire dont l'original est remis au conducteur du véhicule contrôlé et dont la copie est archivée par l'organisme de contrôle technique.

(2) L'organisme de contrôle technique établit en outre des relevés des contrôles techniques routiers effectués et des résultats afférents, qu'il transmet trimestriellement au ministre et à la Commission de coordination instituée en vertu du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité.

Le ministre conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée minimale de trois ans à compter de la date de leur réception.

Chapitre VI.- Les conditions à respecter par les organismes de contrôle technique

Article 18

Le système d'assurance qualité dont doit justifier tout organisme de contrôle technique requiert son accréditation selon la norme ISO-CEI 17020.

Pour ce qui est de l'indépendance de l'organisme, l'accréditation a lieu sur base de l'annexe A de cette norme.

Par ailleurs, l'organisme de contrôle est tenu de soumettre à ses clients, suivant une méthode statistique adéquate, un questionnaire aux fins d'une évaluation par les clients des modalités et de la qualité des services dispensés par lui. Par ailleurs il effectue régulièrement et au moins une fois par an une synthèse des réponses reçues qu'il communique au ministre. Celui-ci peut faire vérifier sur place l'exactitude des données fournies; à ces fins l'organisme de contrôle doit garder pendant au moins deux ans l'ensemble des questionnaires remplis par ses clients.

Article 19

Les organismes de contrôle technique sont tenus d'informer le ministre des tarifs appliqués ainsi que de toute modification qu'ils y apportent.

Ils doivent publier les tarifs appliqués sur leur site Internet et en assurer l'affichage dans le ou les centres de contrôle exploités, à un endroit visible situé en amont de l'accès aux postes de contrôle technique.

Chapitre VII.- La commission du contrôle technique

Article 20

(1) La commission du contrôle technique instituée en vertu de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, a pour mission d'instruire les demandes en vue de l'obtention ou de la modification de l'agrément comme organisme de contrôle technique et d'émettre un avis motivé au ministre.

Ladite commission a également comme attributions :

1. de vérifier si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément comme organisme de contrôle technique sont remplies ;
2. d'instruire les dossiers en relation avec les recours introduits contre une décision d'un organisme de contrôle technique ;
3. d'effectuer les enquêtes administratives en vue d'une décision ministérielle de suspension ou de retrait de l'agrément comme organisme de contrôle technique ;
4. d'instruire les dossiers et d'émettre un avis en vue d'une décision ministérielle de retrait, de limitation de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi ou de renouvellement de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique.

(2) Dans le cadre des attributions dont question sous 4. du paragraphe (1), la commission a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre les intéressés dans leurs explications et moyens de défense, de dresser un procès-verbal et d'émettre un avis motivé au ministre.

A ces fins, le ministre adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la commission statue par défaut.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

L'arrêté ministériel portant décision du ministre est communiqué à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception.

En cas de retrait de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique, l'intéressé doit restituer son agrément au ministre. L'arrêté ministériel de retrait de l'agrément devient effectif le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son agrément aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de l'arrêté ministériel qui devient effectif le jour de la notification.

Si l'arrêté ministériel porte limitation de la durée de validité de l'agrément, l'intéressé est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur son agrément endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre recommandée. L'arrêté ministériel devient effectif respectivement le jour de l'inscription de la mention restrictive ou, à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la police grand-ducale dans les conditions de l'alinéa précédent.

(3) Le ministre nomme les membres de la commission du contrôle technique.

La commission se compose de
- deux représentants proposés par le ministre ;
- un représentant proposé par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions ;
- un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions ;
- un représentant proposé par la confédération luxembourgeoise du commerce.

Dans le cadre des attributions dont question sous 4. du paragraphe (1), la commission se compose des membres représentant respectivement le ministre et le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission est assistée par un secrétaire. Dans le cadre des missions lui conférées, elle peut s'entourer de toutes les pièces et informations requises et s'adjoindre d'experts.

La présidence de la commission est assurée par un des deux représentants du ministre.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Les membres de la commission ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les missions et attributions de la commission dont question au paragraphe (1), si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Chapitre VIII.- Dispositions finales

Article 21

Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité s'appliquent au présent règlement.

Article 22

Le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité est modifié comme suit :

(1) A l'article 6, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand-ducal du XX.XX.XXXX sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises compte. Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6). »

(2) L'article 7 est remplacé par le libellé suivant :

« La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/EU précité.

Lorsque des défectuosités ou non-conformités majeures ou dangereuses ou des défectuosités ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État

membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité et est transmise de préférence au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou dangereuses sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres Etats membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/EU précité. »

(3) A l'article 8, les termes « de la Société Nationale de Contrôle Technique » sont remplacés par « du ou des organismes de contrôle technique désignés par le ministre ayant les transports dans ses attributions à effectuer des opérations de contrôle technique routier ».

(4) Un nouvel article 12bis est inséré derrière l'article 12 avec le libellé suivant:

« **(1)** Le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défectuosités ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal XX.XX.XXXX précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, paragraphe (6), alinéa premier, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants:

- nombre de défectuosités ou non-conformités,
- gravité des défectuosités ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

1) Les défectuosités ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- défectuosité ou non-conformité dangereuse = 40
- défectuosité ou non-conformité majeure = 10
- défectuosité ou non-conformité mineure = 1

2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défectuosités ou non-conformités) plus "anciens" par rapport aux résultats (défectuosités ou non-conformités) plus "récents":

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2
- année 3 = 24 à 36 derniers mois = facteur 1

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3) La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle:

RR = niveau de risque global
I = nombre total de défectuosités ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3
D_{Y1} = (#DDx 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1
#... = nombre de ...
DD = défectuosités ou non-conformités dangereuses
MaD = défectuosités ou non-conformités majeures
MiD = défectuosités ou non-conformités mineures
C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risqué

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel
#... = nombre de ...
DD = défectuosités ou non-conformités dangereuses
MaD = défectuosités ou non-conformités majeures
MiD = défectuosités ou non-conformités mineures
C = contrôles techniques routiers

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

- <30% risque faible
- 30% - 80% risque moyen
- >80% risque élevé »

Article 23

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

Article 24

La référence au présent règlement grand-ducal peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « règlement grand-ducal du XX.XX.XX sur le contrôle technique des véhicules routiers».

Article 25

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur 3 mois après sa publication au Mémorial.

Annexe I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DU CONTROLE TECHNIQUE

I. Installations et équipements

Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicule routier à contrôler décrites dans le tableau I.

Les installations et les équipements comprennent au moins:

1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité;
2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré;
3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, afficher et enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes;
4) pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher;
   ou
   un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques;
5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:
   a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
   b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
   c) pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:
      - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,

- vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;

9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;
10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure;
11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

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

II. Étalonnage des équipements de mesure

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

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

TABLEAU I[1]

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																							
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																			
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	[...]	5	6	7	8		9	10	11	12	13		14	15		
1. Motocycles			[1]																				
		L1e	E	x										x	x		x	x		x			
		L3e,L4e	E	x										x	x		x	x		x			
		L3e,L4e	D	x										x		x	x	x		x			
		L2e	E	x	x									x	x		x	x		x			
		L2e	D	x	x									x		x	x	x		x			
		L5e	E	x	x									x	x		x	x		x			
		L5e	D	x	x									x		x	x	x		x			
		L6e	E	x	x									x	x		x	x		x			
		L6e	D	x	x									x		x	x	x		x			
		L7e	E	x	x									x	x		x	x		x			
		L7e	D	x	x									x		x	x	x		x			
2. Véhicules destinés au transport de personnes																							
	Max. 3 500 kg	M_1,M_2	E	x	x		x							x	x		x	x		x	x		
	Max. 3 500 kg	M_1,M_2	D	x	x		x							x		x	x	x		x			
	› 3500 kg	M_2,M_3	E	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x		
	› 3500 kg	M_2,M_3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x			

[1] Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont incluses à titre indicatif.

TABLEAU I[1]

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																								
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																				
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	[...]	5	6	7	8		9	10	11	12	13		14	15
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																								
	Max. 3 500 kg	N_1	E	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Max. 3 500 kg	N_1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3500 kg	N_2, N_3	E	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3500 kg	N_2, N_3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5																								
	Max. 3 500 kg	N_1	E	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Max. 3 500 kg	N_1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3500 kg	N_2, N_3, T5	E	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3500 kg	N_2, N_3, T5	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
5. Remorques	Max. 750 kg	O_1		x														x			
	› 750 à 3500 kg	O_2		x	x		x											x			
	› 3500 kg	O_3, O_4		x	x	x				x	x	x						x			

(1) E...essence (allumage commandé); D ... diesel (allumage par compression).

Annexe II

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

1. GÉNÉRALITÉS

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

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

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-dessous est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

Les "causes de la 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.

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

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

3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DEFECTUOSITES DES VÉHICULES

Le contrôle porte sur les points suivants et applique les normes minimales et les méthodes indiquées dans le tableau suivant.

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
Plaques d'immatriculation	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
État mécanique et fonctionnement					
Pivot de la pédale levier à main de de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
État et course de la e ou du levier à main positif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	 X	
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X	
Pompe à vide ou resseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").		X	 X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences [1].		X	
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
4. Manomètre ndicateur de pression e	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
5. Robinet de age à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	
6. Commande du frein actionnement, levier ommande, dispositif errouillage, frein de onnement ronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Valves de freinage ets commandés au soupape appement rapide, teurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive Fonctionnalité réduite.		X	 X
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	 X
Têtes uplement pour de remorque iques et natiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	 X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	 X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	 X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	 X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
9. Accumulateur, rvoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
10. Dispositif de age assisté maître-dre (systèmes auliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Conduites rigides eins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées Risques d'endommagement.	X	X	
. Flexibles des	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
3. Garnitures ou ıettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte)		X	
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)			X
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
4. Tambours de ;, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour usé.		X	
		Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	
		Performances de freinage réduites.			X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Câbles de freins, erie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
. Cylindres de freins npris freins à ressort ndres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
7. Correcteur matique de freinage nt la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne) Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante. (si requise)			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences [1].	X		
3. Leviers de frein oles et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Systèmes de e d'endurance es véhicules s de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
Fonctionnement atique des freins de orque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
Système de e complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément [3] Performances de freinage réduites		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
2. Prises d'essai qu'elles sont llées ou requises sur hicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées.	X		
		Inutilisables ou non étanches.		X	
3. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
erformances et efficacité du frein de service					
Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.			X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes[1]: 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012: – catégorie M_1: 58 % – catégories M_2 et M_3: 50 % – catégorié N_1: 50 % – catégories N_2 et N_3: 50 % – catégories O_2, O_3 et O_4 - pour les semi-remorques: 45%[2] - pour les semi-remorques plateaux: 50%		X	

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012: catégories M_1, M_2 et M_3: 50%[1] catégorie N_1: 45% catégories N_2 et N_3: 43%[2] catégories O_2, O_3 et O_4: 40%[3] 3. Autres catégories - catégories L (les deux freins ensemble): - 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% de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X X X	

1 48% pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er octobre 1991.

2 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

3 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.

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)					
Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 %[1] de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X

1 Exemple: 2,5 m/s^2 pour les véhicules des catégories N_1, N_2 et N_3 immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Performances et efficacité du frein de stationnement					
.. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
'erformance du ystème de freinage endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne..	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
ystème antiblocage	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
ystème de freinage onique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
uide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
IRECTION					
État mécanique					
État de la tion	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Fixation du de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
État de la erie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque [3].		X	
		Fonctionnement affecté.			X
		g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X	
. Fonctionnement timonerie de tion	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	X		
		Réservoir insuffisant.		X	
		c) Mécanisme inopérant.		X	
		Direction touchée.			X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
		Direction touchée.			X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
		Direction touchée.			X
		f) Modification présentant un risque [3].		X	
		Direction touchée.			X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
		Direction touchée.			X

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

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
BILITÉ					
Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences[(1)], (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X	X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Miroirs ou sitifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences[1]. (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)		X	
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.		X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
ssuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
ave-glace du prise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
ystème de nbuage (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
UX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
Phares					
État et onnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences [(1)].		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1] (nombre de feux allumés en même temps).	X		
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
. Conformité avec les nces[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
. Dispositifs de ge de la portée (si atoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
.ave-phares (si :oire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	 X	
Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour					
État et ɔnnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X	
Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Conformité avec les nces[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
Feux stop					
État et ionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X	X	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X	X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
Conformité avec les ces[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1]. Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
État et ionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X		
		Totalement inopérante.		X	
Conformité avec les nces[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].		X	
Fréquence de tement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences[(1)] (plus de 25 % de différence).	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Feux de brouillard avant et arrière					
État et nnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
Réglage (X)[2]	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Totalement inopérant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Conformité avec les nces[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X	
Feu de marche arrière					
État et onnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X	
Conformité avec les nces[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X	
Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
.1. État et ctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse. (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse(source lumineuse unique).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
Conformité avec les ces[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X		
Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X	X	
Conformité avec gences[(1)]	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[(1)]. Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
. État et tionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
. Conformité avec les ences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences[(1)].	X		
Liaisons riques entre le cule tracteur et la rque ou -remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
blage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Feux et ioptres non atoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1]. Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences[1]. Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre. Très grand risque de chute.	X	X	
Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
EUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
Essieux					
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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque [3]. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant un e masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
Roulements de	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Roues et pneus					
Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences [(1)] et nuisant à la sécurité routière.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences [1] et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences [1].		X	X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences[1]. Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	X	
Suspension					
Ressorts et ateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque[3] Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
1 Essai de rmance ortissage (X)[2]	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
Tubes de ée, jambes de force, les et bras de nsion	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque [3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
oints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
Suspension atique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
HÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
Châssis ou cadre et accessoires					
État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage Résistance insuffisante des pièces.		X	X
Tuyaux appement et eux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Réservoir et tes de carburant pris le système de ffage du réservoir conduites de ant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié: - à une fuite de carburant, - à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, - à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse [1].			X
Pare-chocs, ction latérale et sitifs ncastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences [1].		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Support de la de secours (le cas ant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support.		X	
		Très grand risque de chute.			X
. Accouplement nique et dispositif de rquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
		Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		b) Usure excessive d'un élément.		X	
		Limite d'usure dépassée.			X
		c) Mauvaise fixation.		X	
		Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.			X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X		
		Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		g) Modification présentant un risque [3] (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque [3] (pièces principales)		X	 X
		h) Accouplement trop faible.		X	
Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	 X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	 X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	 X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	 X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	 X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	 X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
Supports de ur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	 X
Performance du ur (X) [2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
Cabine et carrosserie					
État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	 X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	 X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	 X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		d) Modification présentant un risque [3]. Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X
Porte et poignées ces	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		Stabilité insuffisante.			X
Siège du ucteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse.		X	
		Siège mal fixé.			X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences [(1)].	X		
		Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Commandes de te	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
Marchepieds ccéder à la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
Autres ments et gements intérieurs rieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences[(1)]. Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
0. Garde-boue), dispositifs rojections	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.	X		
		Risque de blessures; risque de chute.		X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections).	X		
		Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).		X	
		c) Non conformes aux exigences[1].	X		
		Bandes de roulement insuffisamment couvertes..		X	
1 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences[1].		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X
2 Poignées et repose-	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences[1].		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
TRE MATÉRIEL					
Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
Sûreté du ge des ceintures de é et de leurs s	Contrôle visuel	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
État des es de sécurité et de ttaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences[1].		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
Limiteur d'effort de re de sécurité mmagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
. Prétensionneurs de ure de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
Système de retenue émentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
Extincteur (X)[2]	Contrôle visuel	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences[1].	X		
		Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Serrures et tif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
Triangle de .ation (si exigé)	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences[1].	X		
Trousse de s (si exigée) (X)[2]	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences[1].	X		
Cales de roue (si exigées) (X)[2]	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X	
Avertisseur	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalement inopérant.	X	X	
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conformes aux exigences[1]. Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences[1]. Manquant (si requis).	X	X	
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X	X	
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X	X	
Tachygraphe (si é/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Limiteur de si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
mpteur rique (si ble) (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
ntrôle nique de stabilité i monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
UISANCES					
Bruit					
Système de ession du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences[1].		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X
Émissions à l'échappement					
Émissions des moteurs à allumage commandé					
1 ements de réduction nissions à ppement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
ns gazeuses	Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V[1]: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[(1)] ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, l'utilisation de l'OBD est autorisée conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; 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[(1)].		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[1]: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences[(1)] ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[(1)]. mesures non applicables aux moteurs à deux temps	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%[2] – moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences[(1)].		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Émissions des moteurs à allumage par compression					
Équipement de on des émissions à pement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
Opacité positions ne sont licables aux es immatriculés ou circulation avant le ier 1980.	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV[1]: Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, l'utilisation de l'OBD est autorisée conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences[1], l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[1]: Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables(1). 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;				

1 Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	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 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.				

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
		b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences[(1)] 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[(1)] ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences[(1)], 1,5 m^{-1}.[1] ou 0,7 m^{-1}[9]		X	

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

[9] Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	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				

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3;				

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
	4. Les véhicules sont refusés 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. 5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent être refusés 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, sont acceptés 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.				
ppression des interférences électromagnétiques					
érences radio (X)[2]		Une des exigences applicables[1] n'est pas satisfaite.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
utres points liés à l'environnement					
Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
NTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M_2 ET M_3					
Portes					
Portes d'entrée sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X	X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences[1]. Largeur de porte insuffisante.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
;ues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible.	X		
		Signalisation des issues de secours manquante.		X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences[1].	X		
		Largeur insuffisante ou accès bloqué.		X	
tème de ɔuage et de ge (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement.	X		
		Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		Risque pour la santé des passagers.			X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
stème de tion et de ge (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.	X		
		Risque pour la santé des passagers.		X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		Risque pour la santé des passagers.			X

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Sièges					
Sièges de passagers npris les sièges pour sonnel ompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
Siège du conducteur nces lémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences[1]. Risque de blessures.	X	X	
spositifs d'éclairage eur et d'indication de urs (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences[1]. Totalement inopérants.	X	X	
ouloirs, cements pour eurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
		c) Non conformes aux exigences[1]. Largeur ou espace insuffisant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
aliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
		c) Non conformes aux exigences[1]. Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
tème de nication avec les urs (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérants.	X	X	
Inscriptions (X)[2]	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences[1]. Informations erronées.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Exigences concernant le transport d'enfants (X)[2]					
. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences[1] concernant cette forme de transport.		X	
2 Équipements de isation et ements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].	X		
Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)[2]					
. Portes, rampes et seurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	 X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	 X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	 X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement inopérant(s).	X	 X	
		e) Non conformes aux exigences[1].		X	

Élément	Méthode	Causes de la défectuosité ou non-conformité	Évaluation des défectuosités ou non-conformités		
			Mineure	Majeure	Dangereuse
Système de e du fauteuil t.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conformes aux exigences[1].		X	
Équipements de sation et ments spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences[1].		X	
Autres équipements spéciaux (X) [2]					
Installations pour aration d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences[1].		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	
Installations res	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences[1]. Risque de blessures.	X	X	
Autres dispositifs emple les systèmes isuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences[1]. Sécurité de la conduite affectée.	X	X	

NOTES:

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

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

(3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

ANNEXE III

EXIGENCES MINIMALES POUR LA FORMATION DE BASE

0. *Technique automobile*

   - systèmes de freinage
   - systèmes de direction
   - champs de vision
   - installations et équipements d'éclairage, composants électroniques
   - essieux, roues et pneumatiques
   - châssis et carrosserie
   - nuisances et émissions
   - exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux

1. *Méthodes d'essai*

2. *Appréciation des défectuosités et non-conformités*

3. *Exigences légales applicables concernant l'état des véhicules routiers en vue de leur réception*

4. *Exigences légales applicables concernant le contrôle technique*

5. *Dispositions administratives relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers*

6. *Applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration*

Annexe IV

CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

1) Numéro d'identification du véhicule routier (numéro NIV ou numéro du châssis)

2) Numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule routier et symbole du pays d'immatriculation

3) Lieu et date du contrôle technique

4) Kilométrage au moment du contrôle, si disponible

5) Catégorie du véhicule, si disponible

6) Défectuosités et non-conformités constatées, assorties de leur niveau de gravité

7) Résultat du contrôle technique

8) Date d'expiration du certificat en cours

9) Nom de l'organisme de contrôle technique et signature ou identification du ou des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique

10) Autres informations

Annexe V

Recto

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Désignation du Ministère ayant les transports dans ses attributions

Certificat de Contrôle Technique Routier

suivant la directive 2010/47/CE

1. Lieu de 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 (3,5 à 12 t) ☐
   - b) N3 (plus de 12 t) ☐
   - c) O3 (3,5 à 10 t) ☐
   - d) O4 (plus de 10 t) ☐
   - e) M2 (> 9 sièges jusqu'à 5 t) ☐
   - f) M3 (> 9 sièges plus de 5 t) ☐
   - g) Autre catégorie de véhicule ☐

7. Entreprise effectuant le transport a) Nom et adresse: .....

   .....

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

8. Nationalité du conducteur: .....

9. Nom du Conducteur: .....

10. Liste des points à contrôler:

	Vérifié	Non vérifié	Défaut	
0) identification	☐	☐	☐	☐
1) dispositif de freinage	☐	☐	☐	☐
2) direction	☐	☐	☐	☐
3) visibilité	☐	☐	☐	☐
4) équipement d'éclairage et système électrique	☐	☐	☐	☐
5) essieux, roues, pneus, suspension	☐	☐	☐	☐
6) châssis et accessoires du châssis	☐	☐	☐	☐
7) autre équipement, y compris tachygraphe 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

Logo commerciale ou marque figurative

NOM ETADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE

Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment de son contrôle et ne présume nullement de son évolution ultérieure

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. Plaques d'immatriculation
0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV) /numéro du châssis / numéro de série

1.ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE

1.1. État mécanique et fonctionnement
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur
1.1.5. Robinet de freinage à main
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)
1.1.9 Accumulateur, réservoir de pression
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître cylindre (systèmes hydrauliques
1.1.11. Conduites rigides des freins
1.1.12. Flexibles des freins
1.1.13. Garnitures de freins
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins
1.1.15. Câbles de freins, timonerie
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque
1.1.21. Système de freinage complet
1.1.22. Prises d'essai
1.2. Performances et efficacité du frein de service
1.2.1. Performances
1.2.2. Efficacité
1.3. Performance et efficacité du frein de secours
1.3.1. Performance
1.3.2. Efficacité
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement
1.4.1. Performance
1.4.2. Efficacité
1.5. Performance du système de freinage d'endurance
1.6. Dispositif antiblocage

2. DIRECTION

2.1. État mécanique
2.1.1. État de la direction
2.1.2. Fixation du boîtier de direction
2.1.3. État de la timonerie de direction
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction
2.1.5. Direction assistée
2.2. Volant de direction et colonne de direction
2.2.1. État du volant de direction
2.2.2. Colonne de direction
2.3. Jeu dans la direction
2.4. Réglage de la géométrie
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque

3. VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision
3.2. État des vitrages
3.3. Rétroviseurs
3.4. Essuie-glace
3.5. Essuie-glaces du pare-brise
3.6. Système de désembuage

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1. Phares
4.1.1. État et fonctionnement
4.1.2. Orientation
4.1.3. Commutation
4.1.4. Conformité aux exigences
4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison
4.1.6. Lave-phares
4.2. Feux de position, feux de gabarit et feux d'encombrement
4.2.1. État et fonctionnement
4.2.2. Commutation
4.2.3. Conformité aux exigences
4.3. Feux-stop
4.3.1. État et fonctionnement
4.3.2. Commutation
4.3.3. Conformité aux exigences
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
4.4.1. État et fonctionnement
4.4.2. Commutation
4.4.3. Conformité aux exigences
4.4.4. Fréquence de clignotement
4.5. Feux-brouillard avant et arrière
4.5.1. État et fonctionnement
4.5.2. Orientation
4.5.3. Commutation
4.5.4. Conformité aux exigences
4.6. Feu de marche arrière
4.6.1. État et fonctionnement
4.6.2. Commutation
4.6.3. Conformité aux exigences
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
4.7.1. État et fonctionnement
4.7.2. Conformité aux exigences
4.8. Catadioptres, marquages signalétique et plaques réfléchissantes arrière
4.8.1. État
4.8.2. Conformité aux exigences
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
4.9.1. État et fonctionnement
4.9.2. Conformité aux exigences
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
4.11. Câblage électrique
4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
4.13. Batterie

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. Essieux
5.1.1. Essieux
5.1.2. Porte-fusées
5.1.3. Roulements de roues
5.2. Roues et pneus
5.2.1. Moyeu de roue
5.2.2. Roues
5.2.3. Pneumatiques
5.3. Suspension
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs
5.3.2. Amortisseurs
5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension
5.3.4. Joints de suspension
5.3.5. Suspension pneumatique

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. Châssis ou cadre et accessoires
6.1.1. État général
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)
6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement
6.1.5. Support de la roue de secours
6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de remorquage
6.1.7. Transmission
6.1.8. Supports de moteur
6.1.9. Performances du moteur
6.2. Cabine et carrosserie
6.2.1. État
6.2.2. Fixation
6.2.3. Porte et poignées de portes
6.2.4. Plancher
6.2.5. Siège du conducteur
6.2.6. Autres sièges
6.2.7. Commandes de conduite
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections

7. AUTRE MATÉRIEL

7.1. Ceintures/boucles de sécurité
7.1.1. Sécurité de montage
7.1.2. État
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité
7.1.5. Airbag
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)
7.2. Extincteur
7.3. Serrures et dispositif antivol
7.4. Triangle de signalisation
7.5. Trousse de secours
7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)
7.7. Avertisseur sonore
7.8. Indicateur de vitesse
7.9. Tachygraphe
7.10. Dispositif limiteur de vitesse:
7.11. Compteur kilométrique
7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

8. NUISANCES

8.1. Systèmes antibruit
8.2. Émissions d'échappement
8.2.1. Émissions des moteurs à essence
8.2.1.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement
8.2.1.2. Gaz d'échappement
8.2.2. Émissions des moteurs diesel
8.2.2.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement
8.2.2.2. Opacité
8.3. Protection contre les perturbations électromagnétiques
8.4. Autres points liés à l'environnement
8.4.1. Fumée visible
8.4.2. Fuites de liquides

Verso

Exposé des motifs

Concerne : Projet de règlement grand-ducal sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

1. Considérations générales

Le présent projet de règlement grand-ducal s'inscrit dans la réforme du contrôle technique périodique. Il porte exécution de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, en particulier des articles 4bis et 4ter.

Par ailleurs, le règlement grand-ducal en projet transpose en droit national la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE et la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

A cette fin, une modification du cadre réglementaire actuellement en vigueur en matière de contrôle technique s'impose. Cette matière se trouve réglée à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route), au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers et au règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Au vu de l'ampleur des modifications qui s'imposent, il est proposé d'abroger le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité et de régler la matière dans un nouveau projet de règlement grand-ducal et de modifier parallèlement le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité.

2. Commentaire des articles

Ad art. 1er.

L'article 1er porte exécution du paragraphe (1) du nouvel article 4ter qu'il est projeté d'introduire à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Ladite disposition légale renvoie à un règlement grand-ducal pour préciser les installations et équipements dont un organisme de contrôle technique doit disposer pour effectuer des opérations de contrôle technique dans son centre de contrôle.

Il s'agit en l'espèce d'une reprise en grandes lignes des dispositions du chapitre II du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité qu'il est proposé d'abroger, tout en les adaptant aux exigences prévues à l'article 11 de la directive 2014/45/UE précitée.

A noter toutefois, que certaines conditions en vue de l'obtention de l'agrément en tant qu'organismes de contrôle technique sont supprimées, et ce afin de se conformer à la directive « services ». Dans cet ordre d'idées, les allègements suivants sont proposés en particuler:

- ✓ Suppression de l'obligation d'être propriétaire ou de bénéficier d'une mise à disposition sur 10 ans au moins des centres de contrôle,
- ✓ Suppression de l'obligation de la localisation des centres de contrôle à moins de 12 kilomètres d'une autoroute ou d'une route nationale voire disposer d'au moins trois centres de contrôle ;
- ✓ Suppression de l'obligation de disposer d'au moins trois stations de contrôle ;
- ✓ Suppression de disposer dans chaque centre d'au moins 2 lignes dont une pour poids lourds.

Ad art. 2.

L'article 2 prévoit que d'autres infrastructures servant au contrôle technique peuvent être mises à disposition de l'organisme de contrôle technique pour effectuer contrôle technique périodique. Il s'agit en l'espèce de la base légale pour contrôle technique périodique dans les garages sous la responsabilité de l'organisme de contrôle technique qui met ses inspecteurs à disposition du garage.

Les modalités de cette mise à disposition seront réglées dans une convention à conclure entre l'organisme de contrôle technique et le garagiste concerné.

Les objectifs poursuivis du fait de cette mise à disposition sont

- Le désengorgement des stations
- La couverture géographique
- Le service au client.

Ad art. 3.

L'article 3 est une reprise des paragraphes 1 et 2 de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité, qui règle le contenu du contrôle technique périodique et le contrôle technique complémentaire.

Pour les détails, il est renvoyé à une annexe du projet du règlement grand-ducal qui reprend en droit national quasi littéralement des dispositions de la directive 2014/45/UE.

Ad art.4.

L'article 4 énumère les points à contrôler lors du contrôle technique. A cette fin, il est renvoyé à une annexe du projet de règlement grand-ducal qui est une reprise 1 : 1 de la directive 2014/45/UE.

A l'alinéa 2 de cet article 4 est précisé l'état des véhicules qui sont présentés au contrôle technique. Cette disposition figure actuellement à l'article 21 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

Ad art.5.

L'article 5 impose que tout véhicule qui est soumis au contrôle technique doit être assuré en RC. Déjà actuellement, l'organisme de contrôle technique vérifie si le véhicule à contrôler est couvert par une assurance CR en cours de validité

Ad art. 6.

L'article 6 est une reprise de l'article 31 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

Ad art. 7.

L'article 7 porte transposition en droit national de l'article 13 de la directive 2014/45/UE et de son annexe IV.

Conformément à l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'organisme de contrôle technique doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater de la prédite loi de 1955.

L'article 7 porte en outre exécution de l'article 4quater de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qui prévoit qu'en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4ter, l'intéressé doit notamment être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

Le présent article fixe les conditions d'accès à cette qualification. Cette qualification comporte une formation de base (théorie et pratique) et un examen, qui sont organisés par le ministre en charge de la Formation professionnelle.

Les matières à enseigner sont précisées en annexe du règlement grand-ducal en projet.

L'article 7 dispose que la présence aux cours obligatoire sinon le candidat se voir refuser à se présenter à l'examen.

Finalement l'article 7 prévoit la possibilité d'accorder des dispenses aux candidats.

Ad art. 8.

Cet article 8 fixe les modalités de l'examen qui clôture la formation de base.

En cas de réussite, le ministre en charge de la Formation professionnelle délivre un certificat de qualification qui doit remplir les conditions prévues par la directive 2014/45/UE.

Ad art. 9.

Le nouvel article 4quater qui il proposé d'insérer à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit l'institution d'une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Tel est l'objet de cet article 9.

Ad art. 10.

Conformément à l'article 13 de la directive 2014/45 et de l'annexe IV, les inspecteurs de contrôle technique doivent se soumettre annuellement à une formation continue. Cette formation continue est organisée par le ministre en charge de la Formation professionnelle.

Le défaut d'y participer fait que l'agrément ministériel perd sa validité de plein droit. L'organisme de contrôle technique doit s'assurer que ses inspecteurs participent à la formation continue sinon il risque à son tour de se voir retirer son agrément par le ministre.

Ad art. 11.

L'article 11 prévoit que le certificat de contrôle technique est délivré par l'organisme de contrôle technique au conducteur qui a présenté le véhicule et il porte ainsi transposition du paragraphe 1 l'article 8 de la directive 2014/45/UE et son annexe II.

Ad art. 12.

Cet article 12 vise à assurer la traçabilité des vérifications effectuées lors du contrôle technique. Il s'agit en l'espèce d'une reprise plus ou moins littérale des dispositions figurant actuellement à l'article 32 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

Ad art. 13.

L'article 13 porte exécution de l'article 4bis paragraphe (6) de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et transpose en droit national l'article 8 de la directive 2014/47/UE.

Les vérifications doivent être effectuées par des inspecteurs agréés et assermentés, qui sont au service de l'organisme de contrôle technique désigné par le ministre pour faire les opérations de contrôle technique routier.

Cet article prévoit également que l'entreprise et le conducteur doivent collaborer avec les inspecteurs de contrôle technique et les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises. Il s'agit d'une reprise de l'article 42 du règlement grand-ducal de 2001, tout en le complétant en ce sens que l'entreprise doit également coopérer pour mettre en oeuvre de manière correcte en droit national l'article 7 paragraphe (2) de la directive 2014/47/UE.

Ad art. 14.

L'article 14 transpose en droit national la directive 2014/47/UE, en particulier l'article 9 de ladite directive.

Ad art. 15.

L'article 15 porte transposition en droit national de l'article 10 de la directive 2014/47/UE et fixe la nature des contrôles techniques et les méthodes employées.

Ad art. 16.

Cet article 16 a trait aux installations de contrôle tout en transposant en droit national l'article 11 de la directive 2014/47/UE.

Ad art. 17.

L'article 17 met en œuvre l'article 16 de la directive 2014/47/UE.

Ad art. 18.

Pour ce qui est de l'article 18, il s'agit d'une reprise des dispositions figurant actuellement à l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

Ad art. 19.

Dans le cadre de la réforme du contrôle technique, il est proposé de supprimer la tarification fixe actuellement prévue à l'article 43 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

L'organisme de contrôle technique fixera ses tarifs en-dessous du seuil maximum prévu à l'article 4ter paragraphe (9) de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans souci de protection du consommateur, l'article 19 prévoit que l'organisme de contrôle technique est tenu, d'une part, d'informer le ministre des tarifs qu'il entend appliquer et, d'autre part, d'afficher les prix. Les dispositions du Code de la consommation pour autant qu'elles concernent l'indication des prix s'appliquent.

Ad art. 20.

Le présent article 20 porte exécution du paragraphe (5) de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée (tel que proposé), en déterminant la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la commission du contrôle technique à instituer par le ministre.

Le paragraphe (1) arrête les missions et attributions de ladite commission qui consistent :

- à instruire les demandes en vue de l'obtention ou de la modification de l'agrément ministériel comme organisme de contrôle technique
- à traiter les dossiers en relation avec des recours introduits contre une décision d'un organisme de contrôle technique
- d'instruire les dossiers et d'émettre un avis en vue d'une mesure administrative à prendre par le ministre à l'égard du titulaire d'un agrément ministériel respectivement comme organisme ou comme inspecteur de contrôle technique.

Le paragraphe (2) prévoit le déroulement de la procédure administrative non-contentieuse en vue d'une mesure administrative à prendre par le ministre à l'encontre d'un inspecteur de contrôle technique agréé. Il s'agit en particulier des modalités de convocation devant la commission du contrôle technique et de notification subséquente de l'arrêté portant décision du ministre, à l'intéressé.

La composition et le fonctionnement de la commission du contrôle technique font l'objet du paragraphe (3). Sa composition varie en fonction des dossiers sur lesquels elle est appelée à statuer.

Les membres sont nommés par le ministre.

La commission est assistée par un secrétaire et peut s'adjoindre d'experts. Pour pouvoir statuer, au moins trois membres doivent être présents.

Ad art. 21.

L'article 21 reprend l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

Ad art. 22.

Le présent article 22 modifie les dispositions prévues au règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, en vue de la mise en œuvre des directives 2014/45 et 2014/47.

Le paragraphe (1) vise à modifier l'article 6 du règlement grand-ducal de 2008 en ce sens à remplacer l'objectif poursuivi par la directive 2000/30 par celui de la nouvelle directive 2014/47, qui porte d'ailleurs abrogation de la prédite directive de 2000. Dans ce contexte, l'article 5 de la directive 2014/47 dispose que « *le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile correspond au moins à 5 % du nombre total de ces véhicules immatriculés dans les États membres. Chaque État membre s'efforce de réaliser un nombre approprié de contrôles techniques routiers initiaux, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son territoire.* ». Ce paragraphe (1) porte en outre transposition de l'article 19 de la directive 2014/47.

Dans un souci de transposer en droit national, l'article 20 de la directive 2014/47, il est proposé au paragraphe (2) d'adapter le libellé de l'article 7 du règlement grand-ducal de 2008, qui définit les missions de la Commission de coordination instituée en vertu dudit règlement grand-ducal de 2008.

Le paragraphe (3) vise à nuancer qu'en matière de contrôle technique, il est possible qu'à l'avenir plusieurs organismes soient agréés par le ministre pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Le paragraphe (4) propose l'insertion au règlement grand-ducal de 2008 d'un nouvel article 12bis en vue de transposer les articles 17 et 18 de la directive 2014/47 qui ont trait à la coopération entre les différents Etats membres de l'Union européenne.

Ad art. 23.

Le règlement grand-ducal de 2001 est abrogé.

Ad art. 24.

p.m.

Ad art. 25.

p.m.