

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

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

Vu l'avis de la Commission nationale pour la protection des données ;

Notre Conseil d'État entendu ;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}.

À l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Tout organisme de contrôle technique doit disposer d'un système informatique permettant la communication par voie électronique des informations dont question à l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 et alinéa 7, ainsi qu'au paragraphe 6, alinéa 6, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le Centre des technologies de l'information de l'État en sa qualité de sous-traitant du ministre via une application de service Web. »

Art. 2.

Un nouvel article 1*bis* est inséré à la suite de l'article 1^{er} du même règlement, libellé comme suit:

« **Art. 1*bis*.**

(1) Conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, les organismes de contrôle technique doivent, à partir du 20 mai 2023, faire recours à un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules afin d'évaluer ou de détecter des non-conformités qui pourraient compromettre leur mise en circulation en toute sécurité sur la voie publique. Le dispositif doit être en mesure d'évaluer, sur base des données techniques des constructeurs des véhicules, mises à disposition par un prestataire de service sous forme agrégée aux organismes de contrôle technique, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue

technique et réglementaire des véhicules, dont les éléments à contrôler sont détaillés par un règlement ministériel.

Pour les véhicules des catégories M1 et N1 dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1er janvier 2015, le taux de recouvrement pour lesquels le prestataire de service fournit des informations techniques sur la pression hydraulique du système de freinage doit être supérieur à 85% de l'ensemble de ces véhicules M1 et N1 immatriculés dans le parc automobile luxembourgeois.

Le prestataire de service rend accessible aux organismes de contrôle technique les informations techniques des constructeurs des véhicules sur base du numéro d'identification du véhicule ou sur base des données figurant sur le certificat d'immatriculation sous la rubrique D.2, renseignant sur la variante et la version du véhicule présenté au contrôle technique. Les informations techniques agrégées par le prestataire de service doivent être mises à disposition des organismes de contrôle technique dans un format de données structuré et lisible moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule. Le dispositif doit être exploitable hors ligne et capable de comparer les données et informations quant à l'état fonctionnel récupérées par l'interface électronique du véhicule avec les données techniques du constructeur du véhicule, fournies par le prestataire de service, afin de vérifier le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire du véhicule, dont les éléments à contrôler sont détaillés par un règlement ministériel.

Sans préjudice de l'alinéa 3 du présent paragraphe, une mise à disposition des données techniques par le prestataire de service est également réalisable par un service en ligne sous réserve que le prestataire de service peut garantir une haute disponibilité du service pour les organismes de contrôle technique.

Un prestataire de service, considéré comme qualifié selon les dispositions du présent paragraphe et retenu pour prêter les services exposés au présent paragraphe aux organismes de contrôle technique, est arrêté au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) À compter du 20 mai 2023, tout centre de contrôle technique doit être équipé d'au moins un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, dont il est fait référence au paragraphe 1^{er} du présent article. Pour les contrôles réalisés dans les conditions reprises à l'article 2 du présent règlement, l'organisme de contrôle technique chargé du contrôle technique doit garantir la présence d'un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, pour chaque lieu de contrôle. Les véhicules tombant sous les dispositions du paragraphe 3 du présent article et pour lesquels des données techniques sont mises à disposition par le prestataire de service, doivent, à partir du 20 mai 2023, obligatoirement être contrôlés moyennant le dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, afin d'évaluer l'état technique de ces véhicules.

À compter du 20 mai 2024, l'ensemble des véhicules, pour lesquels des données techniques sont exposées par le prestataire de service, doit être contrôlé avec le dispositif précité.

En cas d'absence de possibilité de connexion à l'interface électronique du véhicule à contrôler ou en cas de non-disponibilité des données du véhicule à contrôler auprès du prestataire de service, visé au paragraphe 1^{er} du présent article, le contrôle doit se faire avec la méthode de contrôle alternative

prescrite pour ce point de contrôle, conformément au règlement ministériel définissant le contenu et les méthodes de contrôle technique applicables dans un centre de contrôle technique.

(3) Lors de la présentation d'un véhicule des catégories M1 et N1 immatriculé pour la première fois au sein de l'Union européenne à partir du 1^{er} janvier 2021 à un contrôle technique, la collecte des données visées à l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 7, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules est obligatoire à partir du 20 mai 2023. »

Art. 3.

À l'article 20 du même règlement, un alinéa est ajouté *in fine* avec le libellé suivant :

« La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique à un tiers d'un dispositif permettant l'accès et la lecture des données techniques des véhicules, répondant aux critères reprises à l'article 1*bis* du présent règlement, est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire de 0,20 euros hors taxe sur la valeur ajoutée par contrôle technique réalisé avec le dispositif précité. »

Art. 4.

Un nouvel article 20*bis* est inséré au même règlement avec le libellé suivant :

« Art. 20*bis*.

Conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 1, alinéa 10, de la loi précitée du 14 février 1955, le prestataire de service perçoit pour la mise à disposition des données techniques agrégées un montant de 1 euro hors taxe sur la valeur ajoutée pour chaque véhicule soumis à un contrôle technique, indépendamment de l'utilisation des informations mise à disposition lors du contrôle technique réalisé ou de la disponibilité de données pour le véhicule présenté. Le prédit montant est à facturer, sans majoration, par l'organisme de contrôle technique, à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et doit obligatoirement figurer sur la facture émise par l'organisme de contrôle technique. L'intégralité du montant perçu par l'organisme de contrôle technique est à verser au prestataire de service. »

Art. 5.

À l'annexe I du même règlement, « EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE », le point 14) est complété avec une phrase ayant la teneur suivante :

« Ce dispositif doit être capable de traiter les données des véhicules mises à disposition par un prestataire de service répondant à des exigences définies à l'article 1*bis* du présent règlement ; »

Art. 6.

Le tableau I de l'annexe I du même règlement est remplacé par le tableau suivant :

TABLEAU I

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																			
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I															
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. Motocycles																			
		L1e	E	x								x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	E	x			x	x				x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	D	x			x	x				x		x	x	x	x		
		L2e	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x		x
		L2e	D	x	x		x	x				x		x	x	x	x		x
		L5e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L5e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
		L6e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L6e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
		L7e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L7e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
2. Véhicules destinés au transport de personnes																			
	Max. 3500 kg	M ₁ ,M ₂	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x	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	x
	> 3500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x

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	16	
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																				
	Max. 3500 kg	N ₁	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	N ₁	D	x	x		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	x	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x			x
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, de T1b à T3b et de T4.1b à T4.3b																				
	Max. 3500 kg	N ₁	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	N ₁	D	x	x		x	x				x		x	x	x	x			x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T _{1b} , T _{2b} , T _{3b} , T _{4.1b} , T _{4.2b} et T _{4.3b}	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T _{1b} , T _{2b} , T _{3b} , T _{4.1b} , T _{4.2b} et T _{4.3b}	D	x	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								x				
	> 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x		x	x	x	x					x				

Art. 7.

À l'annexe IV du même règlement, le « Modèle du Certificat de Contrôle technique routier (recto) » est remplacé par le modèle suivant :

	13) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE	
4) Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)		
6) Catégorie du véhicule: <input type="checkbox"/> N ₂ , <input type="checkbox"/> N ₃ , <input type="checkbox"/> O ₃ , <input type="checkbox"/> O ₄ , <input type="checkbox"/> M ₂ , <input type="checkbox"/> M ₃ , <input type="checkbox"/> T _{1b} <input type="checkbox"/> T _{2b} , <input type="checkbox"/> T _{3b} , <input type="checkbox"/> T _{4.1b} , <input type="checkbox"/> T _{4.2b} , <input type="checkbox"/> T _{4.3b}	5) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN	
9) Conducteur: PRÉNOM(S) ET NOM(S)	7) Kilomètres/Miles/Heures:	VALEUR ENREGISTRÉE
8) Entreprise effectuant le transport: (a) NOM ET ADRESSE (b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE		
1) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: 2) le JJ.MM.AAAA à 3) HH.MM		
10) Liste de Contrôle		
	Vérfié (d)	Défaut (e)
(0) Identification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Équipement de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Visibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Équipement d'éclairage et système électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Essieux, roues, pneus, suspension	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Châssis et accessoires du châssis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M₂ et M₃	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11) Résultat du contrôle		
Conforme		<input type="checkbox"/>
Défectueux		<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des déficiences ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation		<input type="checkbox"/>
12) Divers/Remarques		
13) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR		
Signature:	INSPECTEUR	CONDUCTEUR
<i>Réserve à l'organisme de contrôle technique</i>		Identification de l'organisme d'accréditation
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure		

Art. 8.

A l'annexe V « Modèle de convention-type pour le contrôle technique en externe », article 6, alinéa 1, du même règlement, une phrase est ajoutée *in fine* avec le libellé suivant :

« Toutefois en ce qui concerne l'équipement repris à l'annexe I, point 14, du présent règlement, l'entreprise partenaire est exemptée de l'obligation de la mise à disposition de cet équipement à l'organisme de contrôle technique. »

Art. 9.

Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,

François Bausch

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

1. Objet

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive déléguée (UE) 2021/1717 de la Commission de 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive et la directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type.

En effet, la directive 2014/45/UE précitée s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories énoncées à l'article 2, paragraphe 1, de ladite directive. Cependant, les catégories de véhicules sont déterminées par référence aux directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil qui ont été abrogées, respectivement, par les règlements (UE) no 168/2013, (UE) no 167/2013 et (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil. Compte tenu des modifications apportées aux désignations de la catégorie de véhicules résultant de l'abrogation des directives 2002/24/CE et 2003/37/CE, il y a lieu d'adapter certaines désignations de la catégorie de véhicules visés dans la directive 2014/45/UE.

De plus, il est saisi l'occasion d'apporter des détails en relation avec l'utilisation obligatoire, à partir du 20 mai 2023, d'un dispositif d'accès et de lecture des données techniques du véhicule comme indiqué dans la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE. En effet, pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'extraire les données techniques enregistrées par le véhicule et d'exploiter ces informations sur base des spécifications techniques mises à disposition par le constructeur du véhicule afin d'évaluer si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique. Avec les nouvelles technologies, il n'est souvent plus suffisant de recourir à un test physique ou de se fier uniquement à l'affichage du tableau de bord d'un véhicule afin d'identifier si un véhicule demeure conforme pour circuler sur les voies publiques. Ainsi, la directive 2014/45/UE précitée prévoit l'utilisation d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dénommé ci-après « système OBD » (*on-board diagnostics*), permettant entre autres la vérification du système de freinage ABS, ESP, le réglage des phares, la performance du moteur, les airbags ou le système électronique de stabilité, lors de la présentation d'un véhicule à un contrôle technique. Toutefois, afin de pouvoir vérifier ces systèmes, il est primordial de disposer de l'ensemble des informations essentielles en relation avec les informations extractibles au travers de l'interface OBD. À ces fins, la Commission européenne a publié le 17 avril 2019 un règlement d'exécution (UE)

2019/621¹ qui oblige les constructeurs à mettre à disposition des organismes de contrôle technique ou des autorités compétentes, sur base du numéro d'identification du véhicule, des informations minimales nécessaires pour réaliser le contrôle technique. La mise à disposition de ces informations aux organismes de contrôle et aux autorités compétentes concernés, doivent se faire sous forme non rémunérée ou moyennant la facturation d'un coût raisonnable par les constructeurs aux organismes de contrôle technique ou aux autorités compétentes.

Étant donné que les données dont il est fait référence à l'alinéa précédent devront être, conformément au projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, mises à disposition des organismes de contrôle technique à travers d'un prestataire de service, qui a comme obligation de collecter l'ensemble des données fournies par les constructeurs de véhicules, il y a lieu de détailler par le présent projet de règlement grand-ducal les conditions minimales à respecter par le prestataire de service. Au-delà de l'obligation de mettre à disposition les données techniques des constructeurs, permettant l'interprétation des données embarquées du véhicule, le prestataire de service doit également mettre à disposition des organismes de contrôle technique un système OBD, capable d'évaluer sur base des données collectées du véhicule l'état technique du véhicule.

Comme ce système représente un nouveau système dans le cadre du contrôle technique et qu'il y a lieu d'accorder un certain temps aux organismes de contrôle technique pour introduire ce nouvel équipement, il est suggéré d'accorder aux organismes de contrôle technique une période transitoire pour se procurer des systèmes OBD et d'entamer la formation continue de leur personnel quant à l'utilisation des systèmes OBD. De surcroît, avec la pénurie actuelle sur certains composants électriques, il est judicieux d'allouer aux organismes de contrôle technique suffisamment de temps pour se procurer des systèmes OBD, sans mettre les acteurs concernés en défaut d'exécuter leurs obligations.

Partant, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit de se limiter à un premier temps à l'obligation pour chaque organisme de contrôle technique de disposer pour chaque centre de contrôle, exploité par ses propres soins, au moins un système OBD. En ce qui concerne les contrôles réalisés auprès d'un partenaire de contrôle, les organismes de contrôle technique doivent obligatoirement mettre à disposition à ce partenaire un système OBD sur base d'une rémunération applicable dans les conditions sont fixées par le présent projet de règlement grand-ducal. En outre, chaque organisme de contrôle technique doit obligatoirement, entre le 20 mai 2023 et le 20 mai 2024, contrôler les véhicules présentés au contrôle technique des catégories M1 et N1 immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2021, en recourant à ce nouveau système OBD. À partir du 20 mai 2024, l'ensemble des véhicules pour lesquelles des données techniques sont collectées par le prestataire de service doivent être contrôlés moyennant le système OBD.

Le prestataire de service a le droit à une indemnisation appropriée par les organismes de contrôle technique pour la mise à disposition des données agrégées par ses soins, dont le montant est fixé par le présent projet de règlement grand-ducal.

Par ailleurs, il est proposé d'introduire avec le présent projet de règlement grand-ducal certaines dispositions en relation avec le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°1014/2021, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, qui oblige les États membres à

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

collecter, enregistrer et transmettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Conformément à l'article 12 du règlement (UE) 2019/631, la Commission est tenue de recueillir, à partir de 2021, les données sur la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelle des véhicules des catégories M1 et N1 qui sont enregistrées par les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie prévus à l'article 4*bis* du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission.

Étant donné que les véhicules de la catégorie N1 doivent être soumis, en application des dispositions de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, annuellement à un contrôle technique, il est suggéré par le présent projet de règlement grand-ducal d'obliger les organismes de contrôle technique d'utiliser pour cette catégorie de véhicule, à partir du 20 mai 2023 le système OBD pour chaque véhicule présenté au contrôle technique dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021.

En ce qui concerne les véhicules de la catégorie M1, ceux-ci doivent conformément aux dispositions nationales, être présentés au premier contrôle technique périodique quatre ans après la première immatriculation. Ainsi, les véhicules susceptibles d'être équipés d'un dispositif permettant d'enregistrer la consommation d'énergie de la catégorie M1 devront en général uniquement être présentés pour la première fois à un contrôle technique à partir du 1^{er} janvier 2025. Toutefois en fonction de l'utilisation du véhicule, un véhicule de la catégorie M1 peut quand même être soumis à des fréquences de contrôle plus élevées. Notamment pour les véhicules utilisés en tant que taxis, la fréquence de contrôle technique est ramenée à un an. De ce qui précède, il est proposé que pour les véhicules de la catégorie M1 dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne remonte jusqu'au 1^{er} janvier 2021 et qui sont présentés à partir du 20 mai 2023 à un contrôle technique, d'utiliser de façon obligatoire le système OBD afin de collecter les données relatives à la consommation d'énergie.

2. Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à adopter la référence à la loi du 14 février 1955 précitée dans l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers afin d'y inclure en ce qui concerne la transmission de données relatives au contrôle technique également les données en relation avec la consommation d'énergie des véhicules.

Ad article 2

Il est proposé d'introduire un nouvel article 1*bis* au règlement précité du 26 janvier 2016 regroupant l'ensemble des conditions en relation avec l'utilisation du système OBD lors du contrôle technique.

Au paragraphe 1^{er}, les conditions minimales à respecter par le prestataire de service chargé de la mise à disposition des données techniques aux organismes de contrôle technique sous forme agrégée ensemble avec un système OBD capable d'interpréter des non-conformités techniques des véhicules présentés aux contrôles techniques, sont définies. Ainsi, seul un prestataire disposant pour au moins 85% des véhicules des catégories M1 et N1, dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2015, des données agrégées sur la pression hydrologique du système de freinage peut être considéré conforme aux exigences détaillées.

La vérification de l'efficacité du système de freinage pour les voitures à personnes est réalisée au Luxembourg jusqu'à présent sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, par un essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur afin d'établir le coefficient de freinage par rapport à la masse maximale autorisée. Lors du freinage sur le banc d'essai, le véhicule qui est positionné avec les pneumatiques sur deux rouleaux, est freiné en appliquant une force de freinage continue croissante, jusqu'au blocage des roues et l'éjection du véhicule des rouleaux. Toutefois, avec un véhicule non chargé, le glissement entre les roues survient plus tôt étant donné que la force verticale résultant de la gravité et du poids sur l'essieu est moins élevée. S'y ajoute que la friction du rouleau a également un impact important sur la mesure de l'efficacité de freinage. Si les véhicules sont présentés avec des roues humides, les forces de freinage maximales sont considérablement plus faibles. Il est évident que la procédure actuelle pour mesurer l'efficacité de freinage fait intervenir une multitude de facteurs pouvant avoir une influence négative sur le résultat des mesures, comme par exemple l'état de chargement, l'humidité, l'état des pneus ou des rouleaux du banc d'essai. Par l'utilisation du système OBD, en enregistrant la pression hydraulique du système de freinage et en comparant la force de freinage en fonction de la pression hydraulique, il est possible d'éliminer ces facteurs d'incertitude de mesurage vu que le véhicule ne doit pas être freiné jusqu'à ce qu'un glissement surgisse entre les roues et les rouleaux du banc de freinage. Il est ainsi possible, si la relation entre la force de freinage et la pression hydraulique est fournie par le constructeur, de freiner avec n'importe quelle force (pression minimale du système de freinage à respecter), pour déterminer l'efficacité de freinage. Si la force dépasse la force de référence, le véhicule est à considérer comme conforme.

S'y ajoute, qu'à part du test du système de freinage tous les autres tests à réaliser lors d'un contrôle technique peuvent en général se faire dans une qualité similaire avec les installations et équipements de contrôle actuels. Ainsi, la plus-value d'un test à travers le dispositif de connexion à l'interface des véhicules routiers est pour ces autres tests d'un ordre de grandeur inférieur que pour celle du contrôle du système de freinage.

Pour ces raisons et compte tenu de l'importance que représente la vérification de la conformité et des performances des systèmes de freinage des véhicules immatriculés au Luxembourg dans l'intérêt de la sécurité routière, le taux de recouvrement des informations techniques des constructeurs automobiles concernant la pression hydraulique du système de freinage est retenu comme critère de sélection du prestataire de service. En outre, le prestataire doit être en mesure de mettre à disposition des données techniques des constructeurs sous forme d'une base de données accessible hors ligne afin d'éviter toute perturbation de production des organismes de contrôle technique. Toutefois, l'option d'une mise à disposition des données techniques par une base de données accessible en ligne est envisageable sous condition que le prestataire de service peut garantir un à haut taux de disponibilité, ce qui signifie que les données doivent être accessibles par les organismes de contrôle technique au-delà de 99% du temps. En outre, le service exposé par le prestataire de service doit être capable de retourner aux organismes de contrôle technique les données techniques des véhicules présentés au contrôle technique par la simple utilisation du numéro d'identification du véhicule ou par indication de la variante et de la version du véhicule.

Seul un prestataire qui peut se conformer à l'ensemble de conditions précitées peut être retenu en tant que prestataire de service pour le domaine afférent.

Le paragraphe 2 de ce nouvel article *1bis* propose d'introduire l'obligation pesante sur les centres de contrôle technique de s'équiper de dispositifs de connexion à l'interface des véhicules routiers. Compte tenu d'une pénurie actuelle pour un grand nombre de composants, les centres de contrôle technique ne seront probablement pas en mesure d'équiper chacun des inspecteurs de contrôle technique d'un dispositif de lecture. Le règlement prévoit donc un aménagement permettant de transposer la directive modifiée 2014/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 précitée sans mettre les acteurs concernés en défaut d'exécuter cette obligation, pour une cause tout à fait externe à leur effort et indépendante de leur volonté. Pour cette raison, un renvoi est fait au

paragraphe 3 de ce même article inséré par le présent projet de règlement, qui a pour objet de moduler les véhicules visés par cette obligation.

Le principal aménagement consiste à cibler pour la première année d'application les véhicules visés par l'obligation de lecture via l'interface des véhicules la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles. Cet aménagement transitoire prendra fin au 31 décembre 2023, ce qui représente une durée tout à fait raisonnable, compte tenu des caractéristiques du parc automobile luxembourgeois. En effet, le contrôle technique à l'aide du dispositif de lecture des données de l'interface des véhicules ne deviendra en tout état de cause pas immédiatement systématique, car parmi les véhicules visés, une grande partie des modèles ne devraient se présenter au contrôle technique qu'à l'approche de l'expiration du premier délai du contrôle technique périodique de quatre ans pour les véhicules ayant effectué leur première mise en circulation, c'est-à-dire à partir de l'année 2025. C'est pourquoi cet aménagement conserve un équilibre entre les possibilités matérielles et au niveau de la formation des inspecteurs de contrôle technique des organismes de contrôle technique et les véhicules faisant l'objet de cette obligation. À partir de mai 2024, l'ensemble des véhicules seront finalement contrôlés lors du contrôle technique en recourant à ce nouvel équipement.

En guise d'aménagement accessoire, il est proposé un système de contrôle alternatif pour les véhicules n'étant techniquement pas compatibles avec le dispositif de lecture des données de bord, cet aménagement ayant vocation à trouver peu de cas d'application dans le temps, et donc à prendre une dimension résiduelle.

Finalement le paragraphe 3 introduit l'obligation de collecter, pour les véhicules des catégories M1 et N1 et immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2021, via l'interface électronique du véhicule lors d'un contrôle technique les données en relation avec la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles.

Ad article 3

Conformément à l'annexe V du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 déterminant les modalités pour le contrôle technique externe dans des garages partenaires par les organismes de contrôle technique, les garages partenaires doivent obligatoirement mettre à disposition des organismes de contrôle technique les équipements nécessaires pour réaliser le contrôle technique. Toutefois, pour le système OBD une telle mise à disposition ne semble pas réalisable, comme ces systèmes communiquent avec une base de données uniquement accessibles aux organismes de contrôle technique. Ainsi, les partenaires ne disposent pas d'un tel accès. De la sorte, il est proposé que les organismes de contrôle technique mettent à disposition des partenaires de contrôle technique leurs systèmes OBD. Étant donné que les organismes de contrôle technique doivent investir dans cet équipement, il est proposé que la mise à disposition à un tiers peut être facturée aux partenaires de contrôle technique pour chaque véhicule contrôlé par le prédit système à la hauteur de 0,20€ hors TVA.

Ad article 4

Il est proposé d'insérer un nouvel article 20bis au règlement précité du 26 janvier 2016, afin d'encadrer la collecte des données des véhicules contrôlés à l'aide du dispositif de lecture de leur interface par les organismes de contrôle technique selon les différents délais transitoires. L'obligation de collecte des données est donc modulée conformément au cadre prévu par le nouvel article 1bis, afin de ne pas créer d'incohérence entre l'obligation de contrôle et de lecture des données et celles d'enregistrement et *in fine* de transmission des données au ministre.

Ad article 5

L'article propose à apporter au règlement précité du 26 janvier 2016 un ajout au point 14 de l'annexe I de l'équipement permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule. En effet, seuls

les systèmes capables de se connecter à l'interface électronique du véhicule et de traiter les données mises à dispositions par le prestataire de service retenu peuvent être considérés conformes aux exigences.

Ad article 6

L'article modifie le tableau I de l'annexe I du présent règlement. Il s'agit de réparer un oubli ayant eu lieu lors de l'élaboration du projet de loi n°7985 et du projet de règlement afférent, en mettant à jour la dénomination des nouvelles catégories de véhicules conformément au règlement (UE) n°168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, tel que modifié.

Avec l'abrogation des directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, respectivement, par les règlements (UE) no 168/2013, (UE) no 167/2013 et (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil il y a lieu de tenir compte des modifications apportées aux désignations de la catégorie de véhicules dont notamment ceux en relation avec les tracteurs à grande vitesse auparavant désigné par T5. Ainsi, l'ensemble des désignations en relation avec les tracteurs à grande vitesses dans le tableau I de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité est adapté.

Ad article 7

Cet article prévoit comme l'article 6 la mise à jour des désignations des véhicules tombants sous l'application des dispositions du contrôle technique.

Ad article 8

Voir article ad article 3.

Ad article 9

Formule exécutoire.

Fiche financière

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

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

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

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

Version coordonnée

du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

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

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ; les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre ministre de la Mobilité et des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons

Chapitre 1^{er}. - Les installations et les équipements du contrôle technique

Art. 1^{er}.

(1) Tout centre de contrôle technique dont question à l'article 4^{ter} 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 à l'annexe I ou à défaut de tels standards, à ceux communément appliqués dans les Etats membres de l'Union européenne. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « 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.

~~(6) Tout organisme de contrôle technique doit disposer d'un système informatique permettant la communication par voie électronique des informations dont question à l'article 4^{bis}, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et paragraphe 6, alinéa 6, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le Centre des technologies de l'information de l'État en sa qualité de sous-traitant du ministre via une application de service Web.~~

(6) Tout organisme de contrôle technique doit disposer d'un système informatique permettant la communication par voie électronique des informations dont question à l'article 4^{bis}, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 et alinéa 7, ainsi qu'au paragraphe 6, alinéa 6, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le Centre

des technologies de l'information de l'État en sa qualité de sous-traitant du ministre via une application de service Web.

Art. 1bis.

(1) Conformément à l'article 4bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, les organismes de contrôle technique doivent, à partir du 20 mai 2023, faire recours à un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules afin d'évaluer ou de détecter des non-conformités qui pourraient compromettre leur mise en circulation en toute sécurité sur la voie publique. Le dispositif doit être en mesure d'évaluer, sur base des données techniques des constructeurs des véhicules, mises à disposition par un prestataire de service sous forme agrégée aux organismes de contrôle technique, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire des véhicules, dont les éléments à contrôler sont détaillés par un règlement ministériel.

Pour les véhicules des catégories M1 et N1 dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2015, le taux de recouvrement pour lesquels le prestataire de service fournit des informations techniques sur la pression hydraulique du système de freinage doit être supérieur à 85% de l'ensemble de ces véhicules M1 et N1 immatriculés dans le parc automobile luxembourgeois.

Le prestataire de service rend accessible aux organismes de contrôle technique les informations techniques des constructeurs des véhicules sur base du numéro d'identification du véhicule ou sur base des données figurant sur le certificat d'immatriculation sous la rubrique D.2, renseignant sur la variante et la version du véhicule présenté au contrôle technique. Les informations techniques agrégées par le prestataire de service doivent être mises à disposition des organismes de contrôle technique dans un format de données structuré et lisible moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule. Le dispositif doit être exploitable hors ligne et capable de comparer les données et informations quant à l'état fonctionnel récupérées par l'interface électronique du véhicule avec les données techniques du constructeur du véhicule, fournies par le prestataire de service, afin de vérifier le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire du véhicule, dont les éléments à contrôler sont détaillés par un règlement ministériel.

Sans préjudice de l'alinéa 3 du présent paragraphe, une mise à disposition des données techniques par le prestataire de service est également réalisable par un service en ligne sous réserve que le prestataire de service peut garantir une haute disponibilité du service pour les organismes de contrôle technique.

Un prestataire de service, considéré comme qualifié selon les dispositions du présent paragraphe et retenu pour prester les services exposés au présent paragraphe aux organismes de contrôle technique, est arrêté au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) À compter du 20 mai 2023, tout centre de contrôle technique doit être équipé d'au moins un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, dont il est fait référence au paragraphe 1^{er} du présent article. Pour les contrôles réalisés dans les conditions reprises à l'article 2 du présent règlement, l'organisme de contrôle technique chargé du contrôle technique doit garantir la présence d'un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, pour chaque lieu de contrôle. Les véhicules tombant sous les dispositions du paragraphe 3 du présent article et pour lesquels des données techniques sont mises à disposition par le prestataire de service, doivent, à partir du 20 mai 2023, obligatoirement être contrôlés moyennant le dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, afin d'évaluer l'état technique de ces véhicules.

À compter du 20 mai 2024, l'ensemble des véhicules, pour lesquels des données techniques sont exposées par le prestataire de service, doit être contrôlé avec le dispositif précité.

En cas d'absence de possibilité de connexion à l'interface électronique du véhicule à contrôler ou en cas de non-disponibilité des données du véhicule à contrôler auprès du prestataire de service, visé au paragraphe 1^{er} du présent article, le contrôle doit se faire avec la méthode de contrôle alternative prescrite pour ce point de contrôle, conformément au règlement ministériel définissant le contenu et les méthodes de contrôle technique applicables dans un centre de contrôle technique.

(3) Lors de la présentation d'un véhicule des catégories M1 et N1 immatriculé pour la première fois au sein de l'Union européenne à partir du 1^{er} janvier 2021 à un contrôle technique, la collecte des données visées à l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 7, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules est obligatoire à partir du 20 mai 2023.

...

Art. 20.

La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4*ter* de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers dont le modèle-type est arrêté à l'annexe V.

Cette mise à disposition est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 5,69 euros par inspecteur et par demi-heure entamée, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Ce tarif est calculé à partir de l'heure d'arrivée de l'inspecteur de contrôle technique à l'atelier du tiers jusqu'à l'heure de départ.

La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique à un tiers d'un dispositif permettant l'accès et la lecture des données techniques des véhicules, répondant aux critères reprises à l'article 1*bis* du présent règlement, est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire de 0,20 euros hors taxe sur la valeur ajoutée par contrôle technique réalisé avec le dispositif précité.

Art. 20*bis*.

Conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 1, alinéa 10, de la loi précitée du 14 février 1955, le prestataire de service perçoit pour la mise à disposition des données techniques agrégées un montant de 1 euro hors taxe sur la valeur ajoutée pour chaque véhicule soumis à un contrôle technique, indépendamment de l'utilisation des informations mise à disposition lors du contrôle technique réalisé ou de la disponibilité de données pour le véhicule présenté. Le prédit montant est à facturer, sans majoration, par l'organisme de contrôle technique, à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et doit obligatoirement figurer sur la facture émise par l'organisme de contrôle technique. L'intégralité du montant perçu par l'organisme de contrôle technique est à verser au prestataire de service.

...

ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE 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) 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) à partir du 20 mai 2023, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD. **Ce dispositif doit être capable de traiter les données des véhicules mises à disposition par un prestataire de service répondant à des exigences définies à l'article 1bis du présent règlement ;**
- 15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL ;
- 16) un dispositif pour mesurer la voie « ripomètre ».

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 4

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	16
1. Motocycles																			
		L1e	E	*								*	*		*	*	*		
		L3e, L4e	E	*			*	*				*	*		*	*	*		
		L3e, L4e	D	*			*	*				*		*	*	*	*		
		L2e	E	*	*		*	*				*	*		*	*	*		*
		L2e	D	*	*		*	*				*		*	*	*	*		*
		L5e	E	*	*		*	*			*	*	*		*	*	*		*
		L5e	D	*	*		*	*			*	*		*	*	*	*		*
		L6e	E	*	*		*	*			*	*	*		*	*	*		*
		L6e	D	*	*		*	*			*	*		*	*	*	*		*
		L7e	E	*	*		*	*			*	*	*		*	*	*		*
		L7e	D	*	*		*	*			*	*		*	*	*	*		*
2. Véhicules destinés au transport de personnes																			
	Max. 3500 kg	M ₁ , M ₂	E	*	*		*	*			*	*	*		*	*	*	*	*
	Max. 3500 kg	M ₁ , M ₂	D	*	*		*	*			*	*		*	*	*	*		*
	> 3500 kg	M ₂ , M ₃	E	*	*	*		*	*	*	*	*	*		*	*	*	*	*
	> 3500 kg	M ₂ , M ₃	D	*	*	*		*	*	*	*	*		*	*	*	*	*	*

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	16
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																			
	Max. 3500 kg	N ₁	E	*	*		*	*				*	*		*	*	*	*	*
	Max. 3500 kg	N ₁	D	*	*		*	*				*		*	*	*	*		*
	> 3500 kg	N ₂ -N ₃	E	*	*	*		*	*	*	*	*	*		*	*	*	*	*
	> 3500 kg	N ₂ -N ₃	D	*	*	*		*	*	*	*	*		*	*	*	*		*
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N ₁																			
	Max. 3500 kg	N ₁	E	*	*		*	*				*	*		*	*	*	*	*
	Max. 3500 kg	N ₁	D	*	*		*	*				*		*	*	*	*		*
	> 3500 kg	N ₂ -N ₃ T ₅₇	E	*	*	*		*	*	*	*	*	*		*	*	*	*	*
	> 3500 kg	N ₂ -N ₃ T ₅₇	D	*	*	*		*	*	*	*	*		*	*	*	*		*
5. Remarques																			
	Max. 750 kg	O ₁		*												*			
	> 750 à 3500 kg	O ₂		*	*		*	*								*			
	> 3500 kg	O ₂ , O ₄		*	*	*		*	*	*	*					*			

TABLEAU I

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	16
1. Motocycles																			
		L1e	E	x								x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	E	x			x	x				x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	D	x			x	x				x		x	x	x	x		
		L2e	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x		x
		L2e	D	x	x		x	x				x		x	x	x	x		x
		L5e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L5e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
		L6e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L6e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
		L7e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L7e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
2. Véhicules destinés au transport de personnes																			
	Max. 3500 kg	M ₁ ,M ₂	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x	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	x
	> 3500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x

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	16
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																			
	Max. 3500 kg	N ₁	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	N ₁	D	x	x		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	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, de T1b à T3b et de T4.1b à T4.3b																			
	Max. 3500 kg	N ₁	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	N ₁	D	x	x		x	x				x		x	x	x	x		x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T _{1b} , T _{2b} , T _{3b} , T _{4.1b} , T _{4.2b} et T _{4.3b}	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T _{5b} -T _{1b} , T _{2b} , T _{3b} , T _{4.1b} , T _{4.2b} et T _{4.3b}	D	x	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								x			
	> 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x		x	x	x	x					x			

ANNEXE IV

Modèle du certificat de contrôle technique routier (recto)

	13) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE
4) Numéro d'immatriculation: XX-YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)	
6) Catégorie du véhicule: <input type="checkbox"/> N ₂ , <input type="checkbox"/> N ₃ <input type="checkbox"/> O ₂ , <input type="checkbox"/> O ₄ , <input type="checkbox"/> M ₂ , <input type="checkbox"/> M ₃ , <input type="checkbox"/> T ₅	5) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNNN
9) Conducteur: PRÉNOM(S) ET NOM(S)	7) Kilomètres/Miles/Heures: _____ VALEUR ENREGISTRÉE
8) Entreprise effectuant le transport: (a) NOM ET ADRESSE _____ (b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE	
1) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: 2) le JJ.MM.AAAA à 3) HH.MM	
10) Liste de Contrôle	
	Vérifié (d) Défaut (e)
(0) Identification	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(1) Équipement de freinage	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(2) Direction	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(3) Visibilité	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(4) Équipement d'éclairage et système électrique	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(5) Essieux, roues, pneus, suspension	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(6) Châssis et accessoires du châssis	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M₂ et M₃	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
11) Résultat du contrôle	
Conforme	<input type="checkbox"/>
Défectueux	<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défauts ou non-conformités critiques, ou restriction à son utilisation	<input type="checkbox"/>
12) Divers/Remarques	
13) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR	
Signature: _____ INSPECTEUR _____ CONDUCTEUR	
Réservé à l'organisme de contrôle technique	Identification de l'organisme d'accréditation
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure	

Date

Annexe V

**Modèle de convention-type pour le
contrôle technique en externe**

Entre

xxxxxxxxxx, représentée par xxx,

dénommée ci-après *l'organisme de contrôle technique*,

et

XXX, sise à XXX, L-XXXX XXXXX, représentée par XXX,

dénommé(e) ci-après *l'entreprise partenaire*

Il est convenu ce qui suit :

...

Chapitre IV. L'équipement requis pour le CTE

Art. 6. L'entreprise partenaire doit disposer des équipements, des appareils et des installations repris en annexe I. Toutefois en ce qui concerne l'équipement repris à l'annexe I, point 14, du présent règlement, l'entreprise partenaire est exemptée de l'obligation de la mise à disposition de cet équipement à l'organisme de contrôle technique.

Toute modification du régime légal en matière de contrôle technique des véhicules routiers qui oblige à changer ou à compléter les équipements, les appareils ou les installations requis dans les stations de contrôle technique est de plein droit applicable au CTE.

...

Tableau de correspondance

Transposition de la directive 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type

Délai de transposition: 27 septembre 2022

Articles coordonnés	Texte de la Directive	Règlement grand-ducal	Transposition
Art. 1^{er}	<p>La directive 2014/47/UE est modifiée comme suit:</p> <p>1) L'article 2 est modifié comme suit:</p> <p style="margin-left: 20px;">a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:</p> <p style="margin-left: 40px;">i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:</p> <p style="margin-left: 60px;">«1. La présente directive s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par le règlement (UE) no 167/2013 du Parlement européen et du Conseil (*1) et par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (*2):</p> <p style="margin-left: 60px;">(*1) Règlement (UE) no 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 23.2013, p. 1).»</p>	<p>Art. 7.</p> <p>À l'annexe IV du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, le « Modèle du Certificat de Contrôle technique routier (recto) » est remplacé par le modèle suivant :</p>	Art. 7.

	<p>(*2) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»:"</p> <p>ii) le point d) est remplacé par le texte suivant: «d) véhicules des catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.».</p> <p>2) À l'annexe IV, le point 6 est modifié comme suit:</p> <p>a) les points g) et h) sont remplacés par le texte suivant: «g) T1b h) T2b»;</p> <p>b) les points (i) à (m) suivants sont ajoutés: «i) T3b j) T4.1b k) T4.2b l) T4.3b m) Autre catégorie de véhicule: (veuillez préciser)»</p>		
--	--	--	--

	13) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE																																	
4) Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)																																		
6) Catégorie du véhicule: <input type="checkbox"/> N ₂ , <input type="checkbox"/> N ₃ , <input type="checkbox"/> O ₃ , <input type="checkbox"/> O ₄ , <input type="checkbox"/> M ₂ , <input type="checkbox"/> M ₃ , <input type="checkbox"/> T _{1b} <input type="checkbox"/> T _{2b} , <input type="checkbox"/> T _{3b} , <input type="checkbox"/> T _{4.1b} , <input type="checkbox"/> T _{4.2b} , <input type="checkbox"/> T _{4.3b}	5) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN																																	
9) Conducteur: PRÉNOM(S) ET NOM(S)	7) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE																																	
8) Entreprise effectuant le transport: (a) NOM ET ADRESSE (b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE																																		
1) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: 2) le JJ.MM.AAAA à 3) HH.MM																																		
10) <u>Liste de Contrôle</u>																																		
<table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">Vérifié (d)</td> <td style="text-align: right;">Défaut (e)</td> </tr> <tr> <td>(0) Identification</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(1) Équipement de freinage</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(2) Direction</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(3) Visibilité</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(4) Équipement d'éclairage et système électrique</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(5) Essieux, roues, pneus, suspension</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(6) Châssis et accessoires du châssis</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M₂ et M₃</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Vérifié (d)	Défaut (e)	(0) Identification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(1) Équipement de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(2) Direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(3) Visibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(4) Équipement d'éclairage et système électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(5) Essieux, roues, pneus, suspension	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(6) Châssis et accessoires du châssis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M₂ et M₃	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Vérifié (d)	Défaut (e)																																
(0) Identification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(1) Équipement de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(2) Direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(3) Visibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(4) Équipement d'éclairage et système électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(5) Essieux, roues, pneus, suspension	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(6) Châssis et accessoires du châssis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M₂ et M₃	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																
11) <u>Résultat du contrôle</u>																																		
Conforme <input type="checkbox"/>																																		
Défectueux <input type="checkbox"/>																																		
Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défauts ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation <input type="checkbox"/>																																		
12) <u>Divers/Remarques</u>																																		
13) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR																																		
Signature:	INSPECTEUR CONDUCTEUR																																	
<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>	Identification de l'organisme d'accréditation																																	
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure																																		

Tableau de correspondance

Transposition de la directive 2021/1717 de la Commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive

Délai de transposition: 27 septembre 2022

Articles coordonnés	Texte de la Directive	Règlement grand-ducal	Transposition
Art. 1 ^{er}	<p>La directive 2014/45/UE est modifiée comme suit:</p> <p>1) L'article 2 est modifié comme suit:</p> <p>a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:</p> <p>i) La partie introductive est remplacée par le texte suivant: «1. La présente directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes, telles que visées par les règlements (UE) no 167/2013 (*1), (UE) no 168/2013 (*2) et (UE) 2018/858 (*3) du Parlement européen et du Conseil: (*1) Règlement (UE) no 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1)."</p>	<p>Art. 6.</p> <p>Le tableau I de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers est modifié par le tableau suivant :</p>	Art. 6

(*2) Règlement (UE) no 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52)."

(*3) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»"

- ii) Les sixième et septième tirets sont remplacés par le texte suivant:
«—à compter du 1er janvier 2022, véhicules à deux ou trois roues – véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³; — tracteurs à roues appartenant aux catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.»

- b) Au paragraphe 2, le septième tiret est remplacé par le texte suivant:

«—véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³, lorsque l'État

	<p>membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission.»</p> <p>2) L'article 5 est modifié comme suit:</p> <p>a) Au paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant: «c) tracteurs à roues appartenant aux catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.»</p> <p>b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant: «2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³, sont soumis à un contrôle technique.»</p> <p>3) Les annexes I et III sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.</p>		
--	---	--	--

TABLEAU I

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	16
1. Motocycles																			
		L1e	E	x								x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	E	x			X	x				x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	D	x			X	x				x		x	x	x	x		
		L2e	E	x	x		X	x				x	x		x	x	x		x
		L2e	D	x	x		X	x				x		x	x	x	x		x
		L5e	E	x	x		X	x			x	x	x		x	x	x		x
		L5e	D	x	x		X	x			x	x		x	x	x	x		x
		L6e	E	x	x		X	x			X	x	x		x	x	x		x
		L6e	D	x	x		X	x			x	x		x	x	x	x		x
		L7e	E	x	x		X	x			x	x	x		x	x	x		x
		L7e	D	x	x		X	x			x	x		x	x	x	x		x
2. Véhicules destinés au transport de personnes																			
	Max. 3500 kg	M ₁ ,M ₂	E	x	x		X	x			x	x	x		x	x	x	x	x
	Max. 3500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		X	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	x

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																			
Véhicules	Masse maximale autorisée	Catégorie	Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
3. Véhicules destinés au transport de marchandises	Max. 3500 kg	N ₁	E	x	x		x	x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3500 kg	N ₁	D	x	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, de T1b à T3b et de T4.1b à T4.3b	Max. 3500 kg	N ₁	E	x	x		x	x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3500 kg	N ₁	D	x	x		x	x					x		x	x	x		x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	X	x	x		x	x	x	x	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b	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									x		
	> 3500 kg	O ₃ , O ₄		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	x

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2021/1717 DE LA COMMISSION**du 9 juillet 2021****modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 17,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2014/45/UE s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories énoncées à l'article 2, paragraphe 1, de ladite directive. Ces catégories sont déterminées par référence aux directives 2002/24/CE ⁽²⁾, 2003/37/CE ⁽³⁾ et 2007/46/CE ⁽⁴⁾ du Parlement européen et du Conseil.
- (2) Les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE ont été abrogées, respectivement, par les règlements (UE) n° 168/2013 ⁽⁵⁾, (UE) n° 167/2013 ⁽⁶⁾ et (UE) 2018/858 ⁽⁷⁾ du Parlement européen et du Conseil.
- (3) Compte tenu des modifications apportées aux désignations de la catégorie de véhicules résultant de l'abrogation des directives 2002/24/CE et 2003/37/CE, il y a lieu d'adapter certaines désignations de la catégorie de véhicules visés dans la directive 2014/45/UE. Ces modifications ne portent pas atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles.
- (4) Le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾ fixe une obligation d'équiper certains nouveaux types de véhicules d'un système eCall embarqué et installé de manière fixe, fondé sur le numéro 112, avec effet au 31 mars 2018.

⁽¹⁾ Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).

⁽²⁾ Directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil (JO L 124 du 9.5.2002, p. 1).

⁽³⁾ Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE (JO L 171 du 9.7.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

⁽⁶⁾ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

⁽⁸⁾ Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 77).

- (5) En tant que système d'urgence, le système eCall embarqué fondé sur le numéro 112 requiert le niveau de fiabilité le plus élevé possible. Il est essentiel de garantir la précision de l'ensemble minimal de données et de la transmission vocale, ainsi que la qualité; un régime uniforme de contrôles devrait être mis en place de manière à assurer la longévité et la durabilité du système eCall embarqué fondé sur le numéro 112. Le contrôle technique périodique du système eCall devrait donc être effectué régulièrement conformément à la directive 2014/45/UE. Un nouveau point concernant ce contrôle devrait être ajouté au tableau 3 de l'annexe I de ladite directive.
- (6) La directive 2014/45/UE devrait dès lors être modifiée en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) La partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes, telles que visées par les règlements (UE) n° 167/2013 (*), (UE) n° 168/2013 (**) et (UE) 2018/858 (***) du Parlement européen et du Conseil:

(*) Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

(**) Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

(***) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»

ii) Les sixième et septième tirets sont remplacés par le texte suivant:

«— à compter du 1^{er} janvier 2022, véhicules à deux ou trois roues – véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³; — tracteurs à roues appartenant aux catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.»

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

«— véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission.»

2) L'article 5 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) tracteurs à roues appartenant aux catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.»

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

«2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³, sont soumis à un contrôle technique.»

3) Les annexes I et III sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 27 septembre 2022, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent les dispositions nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er} et au point 2 de l'annexe de la présente directive à partir du 27 septembre 2022.

Ils appliquent les dispositions nécessaires pour se conformer au point 1 de l'annexe de la présente directive à partir du 20 mai 2023 au plus tard.

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

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 9 juillet 2021.

Par la Commission

La présidente

Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Les annexes I et III sont modifiées comme suit:

1) À l'annexe I, point 3, le point suivant est ajouté à la section 7:

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
«7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules)					
7.13.1 Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou tout composant manquant		X	
		b) Version du logiciel incorrecte	X		
		c) Codage du système incorrect	X		
7.13.2 État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou composants endommagés	X		
		b) L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système	X		
		c) Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall	X		
		d) Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile	X		
		e) Défaillance du signal GPS	X		
		f) Composants audio non connectés	X		
		g) Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante	X		
		h) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule	X		
7.13.3 Performances	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Ensemble minimal de données (MSD) incorrect	X		
		b) Mauvais fonctionnement des composants audio	X»		

2) À l'annexe III, le point 4 du tableau I est modifié comme suit:

a) L'intitulé est remplacé par le texte suivant:

«Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b»

b) Les références à la catégorie de véhicules «T5» sont remplacées par une référence aux catégories suivantes:

«T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b (P) et T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b (D)».

DIRECTIVES

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2021/1716 DE LA COMMISSION

du 29 juin 2021

modifiant la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 21,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2014/47/UE s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories visées à son article 2, paragraphe 1. Lesdites catégories sont déterminées par référence aux directives 2003/37/CE ⁽²⁾ et 2007/46/CE ⁽³⁾ du Parlement européen et du Conseil.
- (2) Les directives 2003/37/CE et 2007/46/CE ont été abrogées, respectivement, par le règlement (UE) n° 167/2013 ⁽⁴⁾ et par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾.
- (3) Étant donné les changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de l'abrogation de la directive 2003/37/CE par le règlement (UE) n° 167/2013, les catégories de véhicules visées à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/47/UE, ainsi que le point 6 de l'annexe IV de ladite directive, devraient être mis à jour.
- (4) La directive 2014/47/UE devrait dès lors être modifiée en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

- 1) L'article 2 est modifié comme suit:
 - a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

⁽¹⁾ JO L 127 du 29.4.2014, p. 134.

⁽²⁾ Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeable tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE (JO L 171 du 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 5 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

- i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:
- «1. La présente directive s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil (*) et par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (**):
- (*) Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).
- (**) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»;
- ii) le point d) est remplacé par le texte suivant:
- «d) véhicules des catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.».
- 2) À l'annexe IV, le point 6 est modifié comme suit:
- a) les points g) et h) sont remplacés par le texte suivant:
- «g) T1b
h) T2b»;
- b) les points (i) à (m) suivants sont ajoutés:
- «i) T3b
j) T4.1b
k) T4.2b
l) T4.3b
m) Autre catégorie de véhicule:
(veuillez préciser)».

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 27 septembre 2022, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er} à partir du 27 septembre 2022.

Lorsque les États membres adoptent ces mesures, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. La méthode de détermination de cette référence est arrêtée par les États membres.

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

*Article 4***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 29 juin 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN
