

DIRECTIVE 2014/45/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 3 avril 2014****relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission a défini un objectif de «sécurité totale» en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité des transports routiers.
- (2) Dans sa communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission a proposé de réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques et a identifié des actions en vue de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre de blessés et des mesures pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes.
- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques des véhicules et des contrôles techniques routiers des véhicules destinés à des activités de transport routier commercial, ainsi qu'une procédure d'immatriculation des véhicules permettant de suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique dès lors que le véhicule constitue un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière. Les contrôles périodiques devraient constituer l'instrument principal pour garantir le bon état des véhicules. Les contrôles techniques routiers de véhicules commerciaux devraient être uniquement complémentaires des contrôles périodiques.
- (4) Les États membres devraient être autorisés à établir des normes de contrôle plus strictes que celles prévues par la présente directive.
- (5) La mise en œuvre des mesures en matière de contrôle technique peut inclure des campagnes de sensibilisation destinées à inciter les propriétaires de véhicules à adopter de bonnes pratiques et de bonnes habitudes découlant de vérifications élémentaires sur leur véhicule.
- (6) Les véhicules dont les systèmes techniques fonctionnent mal ont un impact sur la sécurité routière et peuvent contribuer à causer des accidents de la route entraînant des blessures ou des décès. Cet impact pourrait être réduit par la mise en place d'améliorations adéquates du dispositif de contrôle technique. Le fait de révéler de façon précoce une défaillance d'un véhicule contribuerait à remédier à cette défaillance et, par conséquent, à éviter un accident.

⁽¹⁾ JO C 44 du 15.2.2013, p. 128.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 11 mars 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 mars 2014.

- (7) Les véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal ont un impact sur l'environnement plus important que les véhicules correctement entretenus. Par conséquent, un dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.
- (8) Les États membres devraient envisager l'adoption de mesures appropriées, notamment dans le cadre du contrôle technique périodique, afin de prévenir la manipulation frauduleuse ou la falsification de pièces et de composants du véhicule qui pourraient avoir une incidence négative sur les caractéristiques requises du véhicule en matière de sécurité et d'environnement, y compris des sanctions ayant un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire.
- (9) Au cours des deux dernières décennies, les exigences en matière d'émissions de véhicules pour la réception par type ont été renforcées de façon continue. Toutefois, le durcissement des normes applicables aux émissions des véhicules n'a pas donné lieu à l'amélioration de la qualité de l'air escomptée, notamment en ce qui concerne l'oxyde d'azote (NOx) et les particules fines. Il convient d'examiner avec attention les possibilités d'améliorer les cycles d'essai de façon à dégager des solutions nouvelles, y compris la mise en place de méthodes de contrôle permettant de mesurer les niveaux de NOx et de valeurs limites pour les émissions de NOx.
- (10) Pour les véhicules respectant les normes d'émission Euro 6 et Euro VI, les systèmes de diagnostic embarqué (ci-après dénommés «systèmes OBD») parviennent plus efficacement à évaluer les émissions et peuvent être utilisés comme équivalents aux contrôles standards, en ce qui concerne les émissions, aux fins des contrôles techniques. Afin de prévoir l'utilisation des systèmes OBD lors des contrôles techniques des véhicules respectant les normes d'émission Euro 5 et Euro V ou inférieures, les États membres devraient être en mesure d'autoriser cette méthode de contrôle en conformité avec les recommandations du constructeur et les autres exigences pour les véhicules pour lesquels l'équivalence, compte tenu de la législation pertinente en matière de réception par type, le cas échéant, a fait l'objet d'une vérification indépendante.
- (11) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées dans l'Union. Il est nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles techniques périodiques, à ce que les véhicules restent conformes aux normes de sécurité. Ce dispositif devrait s'appliquer à certaines catégories de véhicules définies dans les directives 2002/24/CE ⁽¹⁾, 2003/37/CE ⁽²⁾ et 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (12) Les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont de plus en plus utilisés pour remplacer les camions dans les activités de transport locales et à des fins de transport routier de marchandises. Le risque qu'ils représentent est comparable à celui des camions, et les véhicules appartenant à cette catégorie, qui sont principalement utilisés sur la voie publique, devraient par conséquent être soumis aux mêmes contrôles techniques.
- (13) Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique. Il convient dès lors de permettre aux États membres de déterminer la périodicité du contrôle technique pour ces véhicules. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique pour les autres types de véhicules spécialisés.
- (14) Les véhicules utilisés exclusivement dans les régions isolées des États membres, en particulier les petites îles comptant moins de 5 000 habitants ou les régions faiblement peuplées dont la densité de population est inférieure à cinq personnes au kilomètre carré, sont utilisés sous certaines conditions qui peuvent nécessiter un régime spécifique pour les contrôles techniques. Il convient par conséquent d'habiliter les États membres à exempter ces véhicules de l'application de la présente directive.
- (15) Le contrôle technique étant une activité souveraine, il devrait être effectué par les États membres ou par des organismes publics ou privés, agréés pour effectuer ce type de contrôle sous leur surveillance. Les États membres devraient en tout état de cause rester responsables du contrôle technique, même si le dispositif national permet à des organismes privés, y compris ceux qui exercent également des activités de réparation des véhicules, d'effectuer des contrôles techniques.

⁽¹⁾ 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).

⁽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 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).

⁽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).

- (16) Les États membres devraient être habilités à désigner des centres de contrôle qui ne sont pas situés sur leur territoire pour effectuer des contrôles techniques sur des véhicules immatriculés sur leur territoire, dès lors que ces centres de contrôle ont déjà été autorisés par l'État membre sur le territoire duquel ils se trouvent pour effectuer des contrôles techniques sur des véhicules.
- (17) Pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'avoir accès aux spécifications techniques de chaque véhicule. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir les données nécessaires à la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement. De même, les dispositions relatives à l'accès aux informations sur les réparations et l'entretien devraient autoriser l'accès des centres d'inspection aux informations nécessaires au contrôle technique. Ces données devraient inclure les détails qui permettent de veiller à ce que le bon fonctionnement des systèmes de sécurité des véhicules puisse être inspecté dans un cadre de contrôle technique périodique. Ces dispositions sont cruciales, notamment dans le domaine des systèmes commandés électroniquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur.
- (18) Les véhicules utilisés sur la voie publique doivent être aptes à circuler. Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler.
- (19) Il est important pour la sécurité routière, et compte tenu de son incidence sur la société, que les véhicules utilisés sur la voie publique soient en bon état d'un point de vue technique. Il convient donc de ne pas interdire aux États membres d'autoriser, sur une base volontaire, des contrôles techniques complémentaires.
- (20) Pour laisser une certaine marge de manœuvre aux titulaires d'un certificat d'immatriculation et aux exploitants, les États membres devraient avoir la possibilité de définir une période de plusieurs semaines pendant laquelle le contrôle technique devrait être effectué.
- (21) Les contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux, tout en contribuant de façon efficace à la réalisation des objectifs de la directive.
- (22) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. La compatibilité entre les pièces et composants, par exemple entre les roues et les moyeux des roues, devrait être considérée comme un point de sécurité essentiel et devrait être vérifiée lors des contrôles techniques. Dans ce contexte, l'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes sur la liste des points à contrôler. Afin de parvenir à une harmonisation du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun de ces points à contrôler. Ces points devraient être mis à jour afin de tenir compte de l'évolution de la recherche et des progrès techniques en matière de sécurité des véhicules.
- (23) Pour faciliter l'harmonisation et assurer la cohérence des normes, il convient d'établir une liste non exhaustive des principales causes de défaillance pour tous les points à contrôler. Pour harmoniser l'appréciation de l'état du véhicule contrôlé, les défaillances constatées devraient être jugées à l'aune d'une norme commune.
- (24) Afin de mieux appliquer le principe de libre circulation au sein de l'Union, aux fins de la nouvelle immatriculation d'un véhicule, les États membres devraient reconnaître les certificats de contrôle technique délivrés par les autres États membres. Cela devrait être sans préjudice du droit d'un État membre de vérifier le certificat de contrôle technique et l'identification du véhicule lors de la nouvelle immatriculation et de demander qu'il soit procédé à un nouveau contrôle technique conformément aux conditions établies dans la présente directive.
- (25) La fraude au compteur kilométrique devrait être considérée comme une infraction passible de sanction, puisque la manipulation d'un compteur kilométrique peut conduire à une évaluation incorrecte de l'état des véhicules. La mention du kilométrage sur le certificat de contrôle et l'accès des inspecteurs à ces informations devraient faciliter la détection de toute altération ou manipulation du compteur kilométrique. L'échange d'informations sur le kilométrage entre les autorités compétentes des États membres devrait être examiné par la Commission.

- (26) Un certificat de contrôle technique devrait être délivré après chaque contrôle. Ce certificat devrait mentionner notamment des informations concernant l'identité du véhicule et les résultats du contrôle. Les résultats du contrôle technique devraient être disponibles par voie électronique. Pour assurer un suivi approprié des contrôles, les États membres devraient collecter et conserver ces informations dans une base de données, notamment à des fins d'analyse des résultats des contrôles techniques périodiques.
- (27) Lorsque des défaillances sont détectées dans le cadre d'un contrôle technique, le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule contrôlé devraient remédier à ces défaillances sans délai, surtout si celles-ci représentent un risque pour la sécurité routière. En cas de défaillances critiques, il peut être nécessaire de restreindre l'utilisation du véhicule jusqu'à ce que les défaillances en question soient complètement rectifiées.
- (28) Lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, cet État membre devrait être autorisé à demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur le véhicule.
- (29) Pour amener les contrôles à un niveau élevé de qualité partout dans l'Union, les équipements de contrôle utilisés, leur entretien et leur étalonnage devraient être vérifiés en rapport avec des spécifications fournies par les États membres ou les constructeurs.
- (30) Il devrait être possible pour d'autres équipements intégrant le progrès technologique et l'innovation d'être utilisés pour autant qu'ils garantissent un niveau de qualité de contrôle tout aussi élevé.
- (31) Lorsqu'ils autorisent des centres de contrôle sur leur territoire, les États membres tiennent compte du fait que la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ exclut de son champ d'application les services d'intérêt général dans le domaine des transports.
- (32) Les centres de contrôle devraient garantir l'objectivité et la haute qualité du contrôle des véhicules. Par conséquent, afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle devraient respecter les exigences arrêtées par l'État membre qui a délivré l'autorisation.
- (33) Un contrôle technique de qualité implique que le personnel chargé de procéder au contrôle soit hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques, ou un examen approprié. Une période transitoire devrait être définie pour permettre une adaptation harmonieuse du personnel actuel vers le nouveau dispositif de formation périodique ou d'examen. Afin de garantir des niveaux élevés de formation, de compétence et de contrôle, les États membres devraient être autorisés à établir des exigences supplémentaires en matière de compétence et de formation.
- (34) Lors du contrôle technique, les inspecteurs devraient agir en toute indépendance et leur jugement ne devrait pas être influencé par des conflits d'intérêts, y compris de nature économique ou personnelle. Il ne devrait par conséquent pas y avoir de lien direct entre la rémunération des inspecteurs et les résultats du contrôle. Il devrait être possible pour l'État membre d'établir des exigences en ce qui concerne la séparation des activités ou d'autoriser un organisme privé à effectuer à la fois les contrôles techniques et la réparation des véhicules, y compris sur un même véhicule, dans les cas où l'organe de surveillance s'est assuré qu'un niveau élevé d'objectivité était garanti.
- (35) Les résultats d'un contrôle technique ne devraient pas être modifiés à des fins commerciales. L'organe de surveillance ne devrait être autorisé à modifier les résultats d'un contrôle effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés.
- (36) Pour maintenir la qualité des contrôles dans la durée, les États membres devraient établir un système d'assurance de la qualité qui couvre les procédures d'autorisation, de surveillance de retrait, de suspension et de suppression de l'autorisation pour effectuer des contrôles techniques.

⁽¹⁾ Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur (JO L 376 du 27.12.2006, p. 36).

- (37) L'accréditation des centres de contrôle au titre du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ ne devrait pas constituer une obligation pour les États membres.
- (38) Dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres de contrôle privés autorisés. Pour garantir un échange efficace d'informations entre États membres, il convient de désigner des points de contact nationaux.
- (39) Le contrôle technique s'inscrit dans un cadre réglementaire plus large qui s'applique aux véhicules tout au long de leur durée de vie, de leur homologation à leur démolition, en passant par l'immatriculation et les inspections. L'échange des informations contenues dans les bases de données électroniques des États et des constructeurs devrait en principe contribuer à améliorer l'efficacité de l'ensemble de la chaîne administrative et devrait contribuer à réduire les coûts et les charges administratives. La Commission devrait examiner la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois. Lors de cet examen, la Commission devrait étudier les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique et du kilométrage entre les autorités compétentes des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle, les fabricants d'équipements de vérification et les constructeurs automobiles. La Commission devrait également examiner la faisabilité, le coût et les avantages de la collecte et du stockage des informations disponibles sur les principaux composants de sécurité des véhicules qui ont été impliqués dans des accidents graves ainsi que la possibilité de relayer, sous forme anonymisée, les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage dont disposent les inspecteurs de véhicules, les titulaires des certificats d'immatriculation et les personnes chargées d'enquêter sur les accidents.
- (40) Afin de garantir des conditions d'application uniformes de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.
- (41) La Commission ne devrait pas adopter d'actes d'exécution relatifs aux informations devant être mises à disposition par les constructeurs automobiles à des fins de contrôle technique lorsque le comité établi en vertu de la présente directive n'émet aucun avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (42) Afin de mettre à jour la désignation des catégories de véhicules à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphes 1 et 2, de mettre à jour l'annexe I, point 3, en ce qui concerne les méthodes et d'adapter l'annexe I, point 3, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (43) Le contrôle technique a une incidence directe sur la sécurité routière et devrait donc faire l'objet d'examen réguliers. La Commission devrait rendre compte de l'efficacité des dispositions de la présente directive, y compris en ce qui concerne la portée et la fréquence des contrôles, l'amélioration du système de contrôle technique au moyen d'échanges d'informations par voie électronique, et l'éventuelle future reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique.
- (44) Les installations et équipements utilisés dans les centres de contrôle devraient respecter les exigences applicables au contrôle technique. Étant donné que cela implique des investissements et des adaptations importants qui ne pourront être réalisés immédiatement, une période de cinq ans devrait être prévue pour respecter ces exigences. De même, un délai de cinq ans devrait permettre aux organes de surveillance de remplir l'ensemble des critères et exigences concernant l'autorisation et la surveillance des centres de contrôle.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (45) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir améliorer la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la dimension de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'il est énoncé au même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (46) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (47) La présente directive incorpore et actualise les règles énoncées dans la recommandation 2010/378/UE de la Commission ⁽¹⁾ en vue de mieux réglementer les méthodes appliquées lors du contrôle technique.
- (48) La présente directive actualise les exigences techniques établies par la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et élargit son champ d'application, notamment à la mise en place des centres de contrôle et de leurs organes de surveillance ainsi qu'à la désignation des inspecteurs chargés du contrôle technique. Par conséquent, il convient d'abroger ladite directive,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier

Objet

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

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes, telles que visées par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE:

- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et ne comportant, outre la place assise du conducteur, pas plus de huit places assises — catégorie M₁,
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises — catégories M₂ et M₃,
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3,5 tonnes — catégorie N₁,
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories N₂ et N₃,
- remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories O₃ et O₄,
- à compter du 1^{er} janvier 2022, véhicules à deux ou trois roues — véhicules des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³,
- tracteurs à roues appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

⁽¹⁾ Recommandation 2010/378/UE de la Commission du 5 juillet 2010 sur l'appréciation des défauts constatés lors du contrôle technique automobile conformément à la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 173 du 8.7.2010, p. 74).

⁽²⁾ 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. Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire:

- véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition,
- véhicules couverts par l'immunité diplomatique,
- véhicules utilisés par les forces armées, les forces de l'ordre, les services des pompiers, la protection civile, et les services d'urgence ou de sauvetage,
- véhicules utilisés à des fins agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, sur le seul territoire de l'État membre concerné et essentiellement sur le terrain où ces activités ont lieu, y compris les chemins agricoles, les chemins forestiers ou les champs agricoles,
- véhicules utilisés exclusivement sur des petites îles ou dans des régions faiblement peuplées,
- véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et circulant uniquement sur le territoire de l'État membre concerné,
- véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 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.

3. Les États membres peuvent introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules immatriculés sur leur territoire qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive et pour les véhicules visés au paragraphe 2.

Article 3

Définitions

Les définitions suivantes ne s'appliquent que pour les besoins de la présente directive:

- 1) «véhicule»: tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;
- 2) «véhicule à moteur»: tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- 3) «remorque»: tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 4) «semi-remorque»: une remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par le véhicule à moteur;
- 5) «véhicule à deux ou trois roues»: tout véhicule à moteur reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle;
- 6) «véhicule immatriculé dans un État membre»: un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- 7) «véhicule présentant un intérêt historique»: tout véhicule considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par une autorité désignée délivrant les autorisations, et qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:
 - il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans,
 - son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union ou nationale, n'est plus produit,
 - il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux;

- 8) «titulaire du certificat d'immatriculation»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 9) «contrôle technique»: une inspection, menée conformément à l'annexe I, visant à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement requis et obligatoires;
- 10) «réception»: une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques pertinentes visées par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE;
- 11) «défaillances»: les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique;
- 12) «certificat de contrôle technique»: un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle contenant les résultats du contrôle technique;
- 13) «inspecteur»: toute personne autorisée par un État membre ou par son autorité compétente à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou, le cas échéant, au nom de l'autorité compétente;
- 14) «autorité compétente»: l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques;
- 15) «centre de contrôle»: tout organisme ou établissement public ou privé autorisé par un État membre à effectuer des contrôles techniques;
- 16) «organe de surveillance»: tout organisme ou ensemble d'organismes établi par un État membre et responsable de la surveillance des centres de contrôle. Un organe de surveillance peut faire partie de l'autorité compétente;
- 17) «petite île»: une île dont la population est inférieure à 5 000 habitants et qui n'est pas reliée au reste du territoire par des ponts ou des tunnels routiers;
- 18) «région faiblement peuplée»: une zone prédéfinie dont la densité de population est inférieure à 5 habitants au kilomètre carré;
- 19) «voie publique»: une voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 4

Responsabilités

1. Chaque État membre veille à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la présente directive par les centres de contrôle autorisés par l'État membre où ces véhicules sont immatriculés.
2. Le contrôle technique est effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organe à vocation publique chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes privés autorisés.
3. Conformément aux principes établis par les règlements (CE) n° 715/2007 ⁽¹⁾ et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, la Commission, par la voie d'actes d'exécution, et avant le 20 mai 2018, adopte:

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

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

- a) un ensemble d'informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, conformément à l'annexe I, point 3; et
- b) les règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes.

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

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

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

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

CHAPITRE III

EXIGENCES MINIMALES APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE

Article 5

Date et fréquence des contrôles

1. Les véhicules sont soumis à un contrôle technique au minimum selon les intervalles suivants, sans préjudice du délai de flexibilité appliqué dans les États membres en vertu du paragraphe 3:
 - a) véhicules appartenant aux catégories M₁ et N₁: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans;
 - b) véhicules appartenant à la catégorie M₁ utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement;
 - c) véhicules appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a principalement lieu sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.
2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³, sont soumis à un contrôle technique.
3. Les États membres ou les autorités compétentes peuvent fixer un délai raisonnable au cours duquel le contrôle technique doit être effectué sans aller au-delà des intervalles définis au paragraphe 1.
4. Nonobstant la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, l'État membre ou l'autorité compétente concernée peut exiger qu'il soit soumis à un contrôle technique avant les dates visées aux paragraphes 1 et 2 dans les cas suivants:
 - après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins,
 - lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés,
 - lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé,
 - lorsque le véhicule a atteint 160 000 km,
 - lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

Article 6

Contenu et méthodes de contrôle

1. Pour les catégories de véhicules relevant de la présente directive, à l'exception des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm³, les États membres veillent à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe I, point 2.

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

Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

3. Pour les catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³, les États membres définissent les domaines, points et méthodes de contrôle adaptés.

Article 7

Appréciation des défaillances

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe I contient une liste minimale des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité.

2. Les défaillances constatées lors des contrôles périodiques des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes:

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

3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle visé à l'annexe I, point 2, peut être classé dans la catégorie suivante des défaillances graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Article 8

Certificat de contrôle technique

1. Les États membres veillent à ce que le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments normalisés des codes harmonisés correspondants de l'Union énumérés à l'annexe II.

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

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

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

5. À compter du 20 mai 2018 et au plus tard le 20 mai 2021, les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Cette communication a lieu dans un délai raisonnable après la délivrance des certificats de contrôle technique. Jusqu'à cette date, les centres de contrôle peuvent communiquer les informations pertinentes à l'autorité compétente par d'autres moyens. Les États membres déterminent la période pendant laquelle l'autorité compétente doit conserver ces informations. Cette période ne peut être inférieure à 36 mois, sans préjudice des régimes fiscaux nationaux des États membres.

6. Les États membres veillent à ce que, afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés normalement d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique soient mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles sont disponibles par voie électronique. La manipulation d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre, lorsqu'elle est avérée, est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

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

Article 9

Suivi des défaillances

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

2. En cas de défaillances majeures, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente décide de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique. Ce nouveau contrôle a lieu dans un délai défini par l'État membre ou l'autorité compétente mais au plus tard deux mois après le premier contrôle.

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

Article 10

Preuve de réussite du contrôle

1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire délivre une preuve, telle qu'une mention sur le document d'immatriculation du véhicule, une vignette, un certificat ou toute autre information aisément accessible, pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date avant laquelle le prochain contrôle technique doit avoir lieu.

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

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

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

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Article 11

Installations et équipements de contrôle

1. Les États membres veillent à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe III.

2. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente entretiennent leurs installations et équipements conformément aux instructions fournies par les équipementiers.
3. Les équipements de mesure sont périodiquement étalonnés conformément à l'annexe III et vérifiés conformément aux spécifications fournies par l'État membre concerné ou par l'équipementier.

Article 12

Centres de contrôle

1. Les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques sont autorisés par un État membre ou par son autorité compétente.
2. Afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle respectent les exigences arrêtées par l'État membre qui a délivré l'autorisation. Les centres de contrôle garantissent l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques.

Article 13

Inspecteurs

1. Les États membres veillent à ce que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies à l'annexe IV. Les États membres peuvent définir des exigences supplémentaires de compétence et de formation correspondantes.
2. Les autorités compétentes ou, le cas échéant, les centres de formation agréés délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées à l'annexe IV, point 3.
3. Les inspecteurs employés ou autorisés par les autorités compétentes des États membres ou par un centre de contrôle au 20 mai 2018 sont exemptés des exigences établies à l'annexe IV, point 1.
4. Lorsqu'ils effectuent un contrôle technique, les inspecteurs sont libres de tout conflit d'intérêts et l'État membre ou l'autorité compétente s'assure du maintien d'un haut niveau d'impartialité et d'objectivité.
5. La personne présentant le véhicule au contrôle est informée de toutes les défaillances identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.
6. Les résultats d'un contrôle technique ne peuvent, en cas de besoin, être modifiés que par un inspecteur ou selon la procédure mise en place par l'autorité compétente, s'ils sont manifestement erronés.

Article 14

Surveillance des centres de contrôle

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

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

3. Les centres de contrôle directement exploités par une autorité compétente sont exemptés des exigences concernant l'autorisation et la surveillance, dans les cas où l'organe de surveillance fait partie de l'autorité compétente.
4. Les exigences mentionnées aux paragraphes 2 et 3 du présent article peuvent être considérées comme étant remplies par les États membres qui exigent que les centres de contrôle soient accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008.

CHAPITRE V

COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Article 15

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres et la Commission pour ce qui concerne l'application de la présente directive.
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national avant le 20 mai 2015 et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

Article 16

Plateforme électronique d'information sur les véhicules

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

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

CHAPITRE VI

ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION

Article 17

Actes délégués

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

- de mettre à jour uniquement les désignations de la catégorie de véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphes 1 et 2, le cas échéant lors de changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles,
- de mettre à jour l'annexe I, point 3, en ce qui concerne les méthodes en cas d'apparition de méthodes de contrôle plus efficaces et plus effectives, sans étendre la liste des points devant être contrôlés,
- d'adapter l'annexe I, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances, en cas de modification des exigences obligatoires applicables à la réception par type dans la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement.

Article 18

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 17 est accordé pour une période de cinq ans à compter du 19 mai 2014. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 17 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 17 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 19

Comité

1. La Commission est assistée par un comité (ci-après dénommé «comité du contrôle technique»). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 20

Présentation de rapports

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

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

Article 21

Sanctions

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

Article 22

Dispositions transitoires

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

2. Les États membres appliquent les exigences établies à l'annexe V au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2023.

Article 23

Transposition

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

Ils appliquent ces dispositions à partir du 20 mai 2018.

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

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

Article 24

Abrogation

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

Article 25

Entrée en vigueur

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

Article 26

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2014.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

D. KOURKOULAS

ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE RECOMMANDÉES**1. GÉNÉRALITÉS**

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

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

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

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

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

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants:

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

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

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

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X		X
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). Au moins deux actionnements des 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	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'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
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) 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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites 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	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) 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	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigél, 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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

1.2. Performances et efficacité du frein de service

1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽¹⁾:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — catégorie M₁: 58 % — catégories M₂ et M₃: 50 % — catégorie N₁: 50 % — catégories N₂ et N₃: 50 % — catégories O₂, O₃ et O₄: <ul style="list-style-type: none"> — pour les semi-remorques: 45 % ⁽²⁾ — pour les semi-remorques plateaux: 50 % 		X	
		<p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — catégories M₁, M₂ et M₃: 50 % ⁽³⁾ — catégorie N₁: 45 % — catégories N₂ et N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — catégories O₂, O₃ et O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Autres catégories</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble):</p> <ul style="list-style-type: none"> — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % — catégories L5e, L7e: 44 % <p>Catégories L (freins arrière):</p> <p>toutes les catégories: 25 % de la masse totale du véhicule</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique

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

1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ 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

1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
---------------------	---	--	--	---	---

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

2. DIRECTION

2.1. État mécanique

2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		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
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque ³ . Fonctionnement affecté.		X	X

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X

2.2. Volant, colonne et guidon

2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		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
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c) Raccord souple détérioré.		X	
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque ³ .			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens 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
2.4. Parallélisme (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

3. VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (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		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences 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		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
				X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	X	X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X	X	
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1. Phares

4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou 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	
4.1.3. 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). 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	
4.1.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 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	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	X	

4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour

4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 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	
4.2.3. Conformité avec les exigences 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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X	X	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3.2. Commutation	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	
4.3.3. Conformité avec les exigences 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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique

4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalelement inopérante.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	X		

4.5. Feux de brouillard avant et arrière

4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2. Réglage (X) 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	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalelement inopérante.	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	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	
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
4.8. Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptré défectueux ou endommagé. Catadioptré touché.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptré. Risque de chute.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences 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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences ¹ .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. 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
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules 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) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1.3. Roulements de roues	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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		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	
		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	

5.3. Suspension

5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules 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 lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) 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
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) 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	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	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 défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié: — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. 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
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9. Performance du moteur (X) 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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque ³ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et 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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de sièges autorisé; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	X	
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	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	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture 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	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		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	
7.10. Limiteur de vitesse (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	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		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	

8. NUISANCES

8.1. Bruit

8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences 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

8.2. Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.1.2. Émissions gazeuses	<p>— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (?): mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (?): mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables¹. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: <ul style="list-style-type: none"> i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: <ul style="list-style-type: none"> — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % ou <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti: 0,3 % (?) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹. 		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	<p>— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁸⁾: mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁹⁾: 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 applicables¹.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				
		<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences¹ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹: 1,5 m⁻¹ (10) ou 0,7⁻¹ (11) 		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃.</p> <p>4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p>				

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.				
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques					
Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.	X		
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur de porte insuffisante.	X		X

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ¹ . Totalelement inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	
9.7. Escaliers 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	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalelement inopérant.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) ²	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences ¹ . Informations erronées.	X	X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ²					
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X	X	
		e) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ¹ .		X	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ²					
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ¹ . Risque de blessures.	X	X	
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ¹ . Sécurité de la conduite affectée.	X	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 1^{er} janvier 2012.

(³) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

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

(⁵) 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.

(⁶) Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.

(⁷) 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.

(⁸) 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).

(⁹) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(¹⁰) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

(¹¹) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

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 II

CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

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

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

ANNEXE III

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE**I. Installations et équipements**

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

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

ou

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

- 5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
- 6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
- 8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:
 - a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
 - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
 - c) pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:
 - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
 - vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;

- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;
- 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾;
- 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
- 12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
- 13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
- 14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
- 15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

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

II. Étalonnage des équipements de mesure

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

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

⁽¹⁾ Directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure (JO L 135 du 30.4.2004, p. 1).

Tableau I⁽¹⁾

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																		
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale			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																		

Équipement minimal requis pour le contrôle technique

Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	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	
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
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	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 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	

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

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

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

ANNEXE IV

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

1. Compétences

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

a) dispose de connaissances certifiées en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants:

- mécanique,
- dynamique,
- dynamique des véhicules,
- moteurs à combustion,
- matériaux et transformation des matériaux,
- électronique,
- électricité,
- composants électroniques des véhicules,
- applications informatiques;

b) dispose d'au moins trois ans d'expérience attestée ou d'un niveau équivalent tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés et d'une formation appropriée dans le domaine des véhicules routiers définis ci-dessus.

2. Formation initiale et continue

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

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

a) Formation initiale ou examen approprié

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

i) technique automobile:

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

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

b) Formation continue ou examen approprié

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

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

3. Certificat de compétence

Le certificat ou un document équivalent délivré à un inspecteur autorisé à effectuer des contrôles techniques contient au moins les informations suivantes:

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

ANNEXE V

ORGANES DE SURVEILLANCE

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

1. Tâches et activités des organes de surveillance

Les organes de surveillance remplissent au moins les tâches suivantes:

a) Surveillance des centres de contrôle:

- vérifier si les exigences minimales en matière de locaux et d'équipement sont respectées,
- vérifier les équipements obligatoires de l'entité autorisée.

b) Vérification de la formation et de l'examen des inspecteurs:

- vérifier la formation initiale des inspecteurs,
- vérifier la formation continue périodique des inspecteurs,
- assurer la formation continue périodique des évaluateurs de l'organe de surveillance,
- mener ou superviser les examens.

c) Audit:

- audit préalable du centre de contrôle avant son autorisation,
- audit périodique du centre de contrôle,
- audit extraordinaire en cas d'irrégularités,
- audit du centre de formation/d'examen.

d) Surveillance par le biais de mesures telles que les suivantes:

- revérification d'une proportion statistiquement significative de véhicules contrôlés,
- contrôle par client mystère (utilisation d'un véhicule défectueux optionnelle),
- analyse des résultats des contrôles techniques (méthodes statistiques),
- examen des réclamations,
- enquêtes sur les plaintes.

e) Validation des résultats de mesure des contrôles techniques.

f) Proposition de retrait ou de suspension de l'autorisation des centres de contrôle et/ou des inspecteurs:

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

2. Exigences applicables à l'organe de surveillance

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

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

3. Contenu des règles et procédures

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

a) Exigences concernant l'autorisation et la surveillance des centres de contrôle:

- demande d'autorisation pour exploiter un centre de contrôle,
- responsabilités des centres de contrôle,
- visites préalables à l'autorisation ou visites destinées à vérifier que toutes les exigences sont respectées,
- autorisation des centres de contrôle,
- audit périodique des centres de contrôle,
- vérification périodique de la conformité permanente des centres de contrôle avec les règles et les procédures applicables,
- vérifications ou audits extraordinaires inopinés des centres de contrôle, sur la base d'observations factuelles,
- analyse des données des contrôles à titre de preuves de non-conformité avec les règles et les procédures applicables,
- retrait ou suspension des autorisations octroyées aux centres de contrôle.

b) Inspecteurs des centres de contrôle:

- exigences à respecter pour devenir inspecteur certifié,
- formation initiale, formation continue et examens,
- retrait ou suspension de la certification des inspecteurs.

c) Équipement et locaux:

- exigences applicables à l'équipement de contrôle,
- exigences applicables aux locaux de contrôle,
- exigences applicables à la signalisation,
- exigences applicables à l'entretien et à l'étalonnage des équipements de contrôle,
- exigences applicables aux systèmes informatiques.

d) Organes de surveillance:

- pouvoirs des organes de surveillance,
 - exigences applicables au personnel des organes de surveillance,
 - réclamations et plaintes.
-