

DIRECTIVE 2014/47/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 3 avril 2014****relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE****(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, d'ici à 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. En vue d'atteindre cet objectif, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité de 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 faveur de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre des blessés et des mesures visant à améliorer la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes.
- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large visant à 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. Il convient que les contrôles routiers des véhicules utilitaires soient uniquement complémentaires des contrôles périodiques.
- (4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules, ainsi que de caractéristiques sur le plan environnemental, ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles techniques routiers inopinés, à ce que les véhicules restent aptes à circuler.
- (5) Les contrôles techniques routiers jouent un rôle essentiel pour maintenir les véhicules utilitaires à un niveau élevé de conformité technique tout au long de leur exploitation. Ces contrôles contribuent non seulement à améliorer la sécurité routière et à réduire les émissions produites par les véhicules, mais également à éviter qu'une concurrence déloyale se développe dans le secteur du transport routier en raison de la tolérance d'écarts entre les niveaux de contrôle pratiqués dans les États membres.

⁽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.

- (6) Le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ a créé le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). ERRU permet l'interconnexion des registres électroniques nationaux des entreprises de transport dans toute l'Union, dans le respect des règles de l'Union relatives à la protection des données à caractère personnel. L'utilisation de ce système, administré par l'autorité compétente de chaque État membre, facilite la coopération entre les États membres.
- (7) La présente directive devrait s'appliquer à certains véhicules utilitaires dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et relevant des catégories définies par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Elle ne devrait toutefois pas empêcher les États membres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la présente directive, ni de vérifier d'autres aspects du transport routier, notamment les questions liées aux durées de conduite et aux temps de repos, ou le transport de marchandises dangereuses.
- (8) Les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont de plus en plus utilisés à la place des camions dans les activités de transport local et pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales. Le risque qu'ils sont susceptibles de présenter est comparable à celui des camions et, par conséquent, les véhicules appartenant à cette catégorie, qui sont principalement utilisés sur la voie publique, devraient être soumis aux mêmes contrôles techniques routiers que les camions.
- (9) Les rapports sur l'application de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ montrent clairement l'importance des contrôles techniques routiers. Au cours de la période 2009-2010, plus de 350 000 véhicules soumis à des contrôles techniques routiers dans l'ensemble de l'Union ont été déclarés dans un état qui a requis leur immobilisation. Ces rapports mettent également en avant des différences très sensibles entre les résultats des contrôles effectués dans les différents États membres. Au cours de la période 2009-2010, la proportion de l'ensemble des véhicules contrôlés sur lesquels certaines défaillances ont été constatées variait de 2,1 à 48,3 % selon l'État membre. Enfin, ces rapports révèlent que le nombre de contrôles techniques routiers effectués varie significativement d'un État membre à l'autre. Pour parvenir à un meilleur équilibre, les États membres devraient s'engager à réaliser un nombre approprié de contrôles, en proportion du nombre de véhicules utilitaires immatriculés et/ou circulant sur leur territoire.
- (10) Les camionnettes, telles que les véhicules de la catégorie N₁, et leurs remorques ne sont pas soumis aux mêmes exigences de sécurité routière applicables à l'échelle de l'Union que les véhicules lourds, telles que les règles relatives à la durée de conduite, à la formation des conducteurs professionnels ou à l'installation de limiteurs de vitesse. Bien que les véhicules de la catégorie N₁ ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive, ils devraient être pris en compte par les États membres dans leur stratégie générale de sécurité routière et de contrôles routiers.
- (11) Pour éviter des formalités et des charges administratives inutiles et améliorer l'efficacité des contrôles, il devrait être possible pour les autorités nationales compétentes d'opter pour la sélection prioritaire des véhicules exploités par des entreprises ne satisfaisant pas aux normes de sécurité routière et de protection de l'environnement, tandis que les véhicules correctement entretenus, exploités par des transporteurs responsables et attentifs à la sécurité, devraient bénéficier de contrôles moins fréquents. La sélection des véhicules destinés à faire l'objet de contrôles routiers sur la base du profil de risque des exploitants pourrait s'avérer être un instrument utile à la réalisation de contrôles plus pointus et plus fréquents des entreprises à risque.
- (12) Il convient que les contrôles routiers s'appuient sur un système de classification par niveau de risque. Le règlement (CE) n° 1071/2009 impose aux États membres d'étendre le système de classification des risques mis en place en application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ concernant la mise en œuvre des règles applicables à la durée de conduite et au temps de repos à d'autres domaines précis se rapportant au transport

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p. 1).

⁽⁴⁾ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

routier, y compris le contrôle technique des véhicules utilitaires. Par conséquent, les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances constatées sur les véhicules devraient être introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE. Les États membres devraient pouvoir arrêter les modalités techniques et administratives de fonctionnement de ces systèmes. Il convient que l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque utilisés dans l'Union fassent l'objet d'une analyse plus approfondie.

- (13) Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient être tenus de veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler.
- (14) Les inspecteurs devraient procéder aux contrôles techniques routiers en toute indépendance et rendre leur décision sans qu'il y ait conflit d'intérêt, y compris de nature économique ou personnelle, notamment à l'égard du conducteur, de l'exploitant ou du titulaire du certificat d'immatriculation, susceptible de nuire à l'impartialité et à l'objectivité de leur décision. Il ne devrait dès lors pas y avoir de lien direct entre la rémunération des inspecteurs et les résultats des contrôles techniques routiers. Cela n'empêche pas les États membres d'autoriser un organisme privé à procéder à la fois à des contrôles techniques routiers approfondis et à des réparations de véhicules, même sur le même véhicule.
- (15) Les contrôles techniques routiers devraient consister en des contrôles initiaux, suivis, si nécessaire, de contrôles approfondis. Dans les deux cas, ils devraient porter sur les parties et les systèmes pertinents du véhicule. Pour harmoniser les contrôles approfondis à l'échelle de l'Union, il convient de définir des méthodes de contrôle recommandées et de fournir des exemples de défaillances, classées en catégories en fonction de leur gravité, pour chaque point à contrôler.
- (16) L'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. L'arrimage devrait dès lors être tel qu'il résiste aux accélérations subies lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique. Pour des raisons pratiques, les forces massiques résultant de ces accélérations devraient être utilisées comme des valeurs limites, sur la base de normes européennes. Il convient que le personnel procédant aux contrôles de l'arrimage soit dûment formé.
- (17) Il incombe à toutes les parties associées au processus logistique, y compris les conditionneurs, les chargeurs, les entreprises de transport, les exploitants et les conducteurs, de s'assurer que le chargement est convenablement conditionné et chargé à bord d'un véhicule approprié.
- (18) Dans plusieurs États membres, les rapports de contrôles techniques routiers sont élaborés par voie électronique. Dans ce cas, une copie du rapport devrait être fournie au conducteur. Toutes les données et informations recueillies à l'occasion des contrôles techniques routiers devraient être centralisées au niveau national dans une base de données commune de l'État membre concerné afin que les données puissent être facilement traitées et que les informations pertinentes puissent être transférées sans contraintes administratives supplémentaires.
- (19) Pour réduire les contraintes administratives imposées aux autorités chargées des contrôles, il convient que les rapports des contrôles techniques routiers initiaux, notamment sur des véhicules immatriculés dans des pays tiers, ne contiennent que des informations essentielles, l'objectif étant d'enregistrer la réalisation d'un contrôle de ce type sur un véhicule donné et le résultat de ce contrôle. Un rapport circonstancié ne devrait s'imposer qu'en cas de contrôle approfondi à la suite d'un contrôle initial.
- (20) Il convient que la Commission étudie la possibilité de combiner le rapport type figurant à l'annexe IV avec les autres rapports.
- (21) Le recours à des unités de contrôle mobile permet de réduire les délais et les coûts pour les exploitants, puisque des contrôles approfondis peuvent être réalisés directement sur le bord de la route. Les centres de contrôle et les installations de contrôle routier désignées les plus proches peuvent également être utilisés pour effectuer des contrôles approfondis.

- (22) Il convient que le personnel procédant aux contrôles techniques routiers soit dûment formé ou qualifié, notamment pour procéder aux contrôles visuels efficacement. Les inspecteurs chargés d'effectuer les contrôles techniques routiers approfondis devraient au moins avoir les mêmes compétences et répondre aux mêmes exigences que ceux qui sont chargés de réaliser les contrôles techniques en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Les États membres devraient prévoir que les inspecteurs qui procèdent à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile satisfont aux exigences précitées ou à des exigences équivalentes approuvées par l'autorité compétente.
- (23) Pour atténuer les coûts résultant de l'utilisation d'équipements techniques aux fins des contrôles routiers approfondis, il convient que les États membres puissent imposer un paiement lorsque des défaillances sont constatées. Il convient que le montant de ce paiement soit raisonnable et proportionné.
- (24) La coopération et l'échange des bonnes pratiques entre les États membres sont essentiels pour parvenir à un système plus harmonisé de contrôles techniques routiers dans l'ensemble de l'Union. Dès lors, les États membres devraient collaborer plus étroitement, y compris dans le cadre d'activités opérationnelles, dans la mesure du possible. Cette coopération devrait comprendre l'organisation périodique de contrôles techniques routiers concertés.
- (25) Pour garantir un échange d'informations efficace entre les États membres, il devrait exister dans chaque État membre un point de contact chargé d'assurer la liaison avec les autres autorités compétentes concernées. Ce point de contact devrait également élaborer les statistiques nécessaires. En outre, il convient que les États membres mettent en œuvre une stratégie nationale cohérente pour l'application sur leur territoire et puissent désigner un organisme chargé de coordonner cette mise en œuvre. Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient définir des procédures fixant les délais et la teneur des informations à communiquer.
- (26) Il convient que les points de contact soient désignés dans le respect des dispositions constitutionnelles et du niveau de compétences qui en découle.
- (27) Pour assurer le suivi du dispositif de contrôle routier mis en place dans l'Union, les États membres devraient communiquer à la Commission, avant le 31 mars 2021 et, par la suite, tous les deux ans, avant le 31 mars, les résultats des contrôles techniques routiers effectués. La Commission devrait transmettre les données recueillies au Parlement européen et au Conseil.
- (28) Afin de réduire au minimum les pertes de temps pour les entreprises et les conducteurs et d'augmenter l'efficacité globale des contrôles routiers, il convient d'encourager la réalisation de contrôles techniques routiers, parallèlement à des vérifications de la conformité avec la législation sociale dans le secteur du transport routier, en particulier le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, la directive 2006/22/CE et le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil ⁽³⁾.
- (29) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions de la présente directive et qu'ils veillent à ce que ces règles soient effectivement appliquées. Ces sanctions devraient avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. Il convient que les États membres prévoient, notamment, les mesures à prendre lorsqu'un conducteur ou un exploitant refuse de coopérer avec l'inspecteur et en cas d'utilisation non autorisée d'un véhicule présentant des défaillances critiques.
- (30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (voir page 51 du présent Journal officiel).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ 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).

- (31) Il convient que la Commission n'adopte pas les actes d'exécution concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques aux points de contact de l'État membre d'immatriculation, ainsi que les procédures prévoyant le format des informations collectées par les États membres et destinées à être communiquées à la Commission concernant les véhicules contrôlés, dès lors que le comité institué en application de la présente directive n'émet pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (32) Aux fins de la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, et de l'annexe IV, point 6, sans préjudice du champ d'application de la présente directive, de la mise à jour de l'annexe II, point 2, en ce qui concerne les méthodes, et de l'adaptation de l'annexe II, point 2, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances 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 importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, 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 au Parlement européen et au Conseil simultanément, en temps utile et de façon appropriée.
- (33) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques routiers effectués sur des véhicules circulant dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des effets 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. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (34) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (35) La présente directive renforce le dispositif de contrôles techniques routiers existant, actualise les exigences techniques de la directive 2000/30/CE et intègre les règles énoncées dans la recommandation 2010/379/UE de la Commission ⁽¹⁾. Il y a lieu, en conséquence, d'abroger la directive 2000/30/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier

Objet

Afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'incidence sur l'environnement, la présente directive établit les exigences minimales d'un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membres.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et par la directive 2007/46/CE:

- a) 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;

⁽¹⁾ Recommandation 2010/379/UE de la Commission du 5 juillet 2010 concernant l'analyse de risque des défauts constatés au cours des contrôles techniques routiers (des véhicules utilitaires) conformément à la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 173 du 8.7.2010, p. 97).

⁽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).

- b) 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;
- c) remorques conçues et construites essentiellement 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;
- d) tracteurs à roues de la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

2. La présente directive n'affecte pas le droit des États membres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la présente directive, tels que les véhicules utilitaires légers, ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes de la catégorie N₁, et de contrôler d'autres aspects du transport par route et de la sécurité routière, ou d'effectuer des contrôles ailleurs que sur la voie publique. Aucune disposition de la présente directive n'empêche un État membre de limiter l'utilisation d'un type donné de véhicule à certaines parties de son réseau routier pour des raisons de sécurité routière.

Article 3

Définitions

Aux seules fins de la présente directive, on entend par:

- 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»: toute 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 est supportée par le véhicule à moteur;
- 5) «chargement»: toutes les marchandises qui ont vocation à être normalement placées dans le véhicule ou sur la partie de celui-ci conçue pour transporter une charge, sans y être fixées de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs;
- 6) «véhicule utilitaire»: un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles;
- 7) «véhicule immatriculé dans un État membre»: un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- 8) «titulaire du certificat d'immatriculation»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 9) «entreprise»: une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009;
- 10) «contrôle technique routier»: le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes d'un État membre ou sous leur surveillance directe;

- 11) «voie publique»: toute voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale;
- 12) «contrôle technique»: un contrôle au sens de l'article 3, point 9, de la directive 2014/45/UE;
- 13) «certificat de contrôle technique»: un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle et contenant les résultats du contrôle technique;
- 14) «autorité compétente»: l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;
- 15) «inspecteur»: une personne autorisée par un État membre ou par son autorité compétente à réaliser des contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis;
- 16) «défaillances»: les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;
- 17) «contrôle routier concerté»: un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres;
- 18) «exploitant»: une personne physique ou morale qui exploite le véhicule en tant que propriétaire ou qui est autorisée à exploiter le véhicule par son propriétaire;
- 19) «unité de contrôle mobile»: un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs ayant les compétences requises pour effectuer des contrôles routiers approfondis;
- 20) «installation de contrôle routier désignée»: un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent.

CHAPITRE II

SYSTÈME DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER ET OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 4

Système de contrôle routier

Le système de contrôle technique routier comprend les contrôles techniques routiers initiaux visés à l'article 10, paragraphe 1, et les contrôles techniques routiers approfondis visés à l'article 10, paragraphe 2.

Article 5

Pourcentage de véhicules soumis au contrôle

1. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), b) et c), le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile correspond au moins à 5 % du nombre total de ces véhicules immatriculés dans les États membres.
2. Chaque État membre s'efforce de réaliser un nombre approprié de contrôles techniques routiers initiaux, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son territoire.
3. Les informations sur les véhicules contrôlés sont communiquées à la Commission conformément à l'article 20, paragraphe 1.

*Article 6***Système de classification par niveau de risque**

Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), b) et c), les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances décrites à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III et constatées sur les véhicules exploités par des entreprises soient introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE. Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les États membres peuvent utiliser les critères énoncés à l'annexe I. Ces informations sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé. Le système de classification par niveau de risque est administré par les autorités compétentes des États membres.

Aux fins de l'application du premier alinéa, l'État membre d'immatriculation utilise les informations reçues des autres États membres en vertu de l'article 18, paragraphe 1.

Les États membres peuvent autoriser des contrôles techniques volontaires complémentaires. Les informations sur la conformité avec les exigences techniques obtenues dans le cadre des contrôles volontaires peuvent être prises en compte pour améliorer le profil de risque d'une entreprise.

*Article 7***Responsabilités**

1. Les États membres imposent que le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique périodique, une copie de celui-ci ou, en cas de certificat électronique, une version imprimée certifiée ou l'original imprimé de celui-ci et le rapport du dernier contrôle technique routier soient conservés à bord du véhicule lorsqu'ils sont disponibles. Les États membres peuvent autoriser leurs autorités à accepter des preuves électroniques de ces contrôles lorsque ces informations sont accessibles.
2. Les États membres imposent que l'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci coopèrent avec les inspecteurs et leur donnent accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.
3. Les États membres veillent à ce que les responsabilités de l'entreprise pour ce qui est de maintenir les véhicules en condition de sécurité et techniquement aptes à circuler soient définies, sans préjudice des responsabilités des conducteurs de ces véhicules.

*Article 8***Inspecteurs**

1. Les inspecteurs s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et qu'ils procèdent audit contrôle.
2. Lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur est libre de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision.
3. La rémunération des inspecteurs n'est pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.
4. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues à l'article 13 et à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE. Les États membres peuvent prévoir que les inspecteurs qui procèdent à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile doivent satisfaire aux exigences précitées ou à des exigences équivalentes approuvées par l'autorité compétente.

CHAPITRE III

PROCÉDURES DE CONTRÔLE

Article 9

Sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, les inspecteurs peuvent sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé visées dans la directive 2006/22/CE. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

Article 10

Nature des contrôles techniques routiers et méthodes employées

1. Les États membres veillent à ce que les véhicules sélectionnés conformément à l'article 9 fassent l'objet d'un contrôle technique routier initial.

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

- a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord, ou les preuves électroniques de ces contrôles conformément à l'article 7, paragraphe 1;
- b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule;
- c) peut procéder à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 13;
- d) peut procéder à des vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 14, paragraphe 1.

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

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

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

4. Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, l'inspecteur ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

Article 11

Installations de contrôle

1. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle, visé dans la directive 2014/45/UE.

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

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

Article 12

Appréciation des défaillances

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe II contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité, à utiliser lors des contrôles techniques routiers.

2. Les défaillances constatées à l'occasion du contrôle technique routier des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- a) défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures;
- b) défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence 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.

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 sur les mêmes aspects à contrôler tels que définis dans le cadre du contrôle technique routier visé à l'annexe II, point 1, peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Article 13

Contrôle de l'arrimage du chargement

1. Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe III, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement. Les vérifications peuvent être réalisées afin de s'assurer qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte:

- la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales et
- les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ⁽¹⁾, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage peuvent être effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes figurant à l'annexe III, section I. La version la plus récente des normes figurant à l'annexe III, section I, point 5, peut être utilisée.

⁽¹⁾ Transposé par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13), modifiée, entre autres, par la directive 2012/45/UE de la Commission (JO L 332 du 4.12.2012, p. 18).

3. Les procédures de suivi visées à l'article 14 peuvent également s'appliquer en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

4. Les États membres prévoient que le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement est dûment formé à cet effet.

Article 14

Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques

1. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres prévoient que toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi soit corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.

2. L'inspecteur peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné, si le véhicule est immatriculé dans l'État membre où le contrôle technique routier a lieu. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, l'autorité compétente peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact visés à l'article 17, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule, conformément à la procédure décrite à l'article 18, paragraphe 2. Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union, les États membres peuvent décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.

3. Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'État membre ou l'autorité compétente concernée prévoit que l'utilisation du véhicule en question est restreinte ou interdite tant que cette défaillance n'a pas été corrigée. La conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'État membre ou l'autorité compétente concernée peut décider des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

Article 15

Redevance

Lorsque des défaillances sont détectées à la suite d'un contrôle approfondi, les États membres peuvent exiger le paiement d'une redevance d'un montant raisonnable et proportionné qui soit en rapport avec le coût de ce contrôle.

Article 16

Rapport de contrôle et bases de données relatives aux contrôles techniques routiers

1. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées à l'autorité compétente:

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

2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IV. Les États membres veillent à ce qu'une copie du rapport de contrôle soit remise au conducteur.

3. L'inspecteur communique dans un délai raisonnable à l'autorité compétente les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'autorité compétente conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

CHAPITRE IV

COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS*Article 17***Désignation d'un point de contact**

1. Chaque État membre désigne un point de contact qui:
 - assure la coordination avec les points de contact désignés par les autres États membres en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 18,
 - transmet à la Commission les données visées à l'article 20,
 - assure, le cas échéant, tout autre échange d'informations et assiste les points de contact des autres États membres.
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national au plus tard 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 18***Coopération entre les États membres**

1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe IV et est transmise de préférence au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009. La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques au point de contact de l'État membre d'immatriculation, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.
2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule, le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé peut demander, par l'intermédiaire du point de contact dudit État membre, à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé de prendre des mesures de suivi appropriées, telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique, comme prévu à l'article 14.

*Article 19***Contrôles techniques routiers concertés**

Chaque année, les États membres organisent régulièrement des activités de contrôle routier concertées. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE.

*Article 20***Transmission d'informations à la Commission**

1. Avant le 31 mars 2021 et, par la suite, avant le 31 mars, tous les deux ans, les États membres transmettent à la Commission par voie électronique les données collectées concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire au cours des deux dernières années civiles. Les données reprennent les renseignements suivants:
 - a) le nombre de véhicules contrôlés;
 - b) la catégorie des véhicules contrôlés;
 - c) le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé;

d) pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe IV, point 10.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2019.

2. La Commission adopte des règles détaillées, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2, concernant le format dans lequel les données décrites au paragraphe 1 doivent être transmises par voie électronique. Dans l'attente de ces règles, c'est le formulaire type d'établissement des rapports fourni à l'annexe V qui est utilisé.

La Commission transmet les données ainsi recueillies au Parlement européen et au Conseil.

CHAPITRE V

ACTES délégués et ACTES d'exécution

Article 21

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 22, en ce qui concerne:

- la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, et de l'annexe IV, point 6, afin de tenir compte des changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation visée audit article, sans préjudice du champ d'application de la présente directive,
- la mise à jour de l'annexe II, point 2, lorsque des méthodes de contrôle plus efficaces et plus performantes deviennent disponibles, sans étendre la liste des points à contrôler,
- l'adaptation de l'annexe II, point 2, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances 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 22

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. La délégation de pouvoir prévue à l'article 21 est conférée à la Commission pour une durée 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 au plus tard trois mois avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 21 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 21 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 23***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité du contrôle technique visé à la directive 2014/45/UE. 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 VI

DISPOSITIONS FINALES*Article 24***Établissement de rapports**

1. Au plus tard le 20 mai 2016, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application et les effets de la présente directive. Le rapport analyse, notamment, les effets sur la sécurité routière et les coûts et avantages d'une inclusion des catégories N₁ et O₂ dans le champ d'application de la présente directive.
2. Au plus tard le 20 mai 2022, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application et les effets de la présente directive, en particulier en ce qui concerne l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque, notamment pour ce qui est de la définition d'un profil de risque permettant de comparer les différentes entreprises concernées. Ce rapport est assorti d'une étude d'impact exhaustive évaluant les coûts et les avantages dans l'ensemble de l'Union. L'étude d'impact est mise à la disposition du Parlement européen et du Conseil au moins six mois avant toute proposition législative qui, le cas échéant, viserait à inclure de nouvelles catégories dans le champ d'application de la présente directive.

*Article 25***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 26***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.

Ils appliquent les dispositions relatives au système de classification par niveau de risque visé à l'article 6 de la présente directive à partir du 20 mai 2019.

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 27***Abrogation**

La directive 2000/30/CE est abrogée à compter du 20 mai 2018.

*Article 28***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 29***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

COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION PAR NIVEAU DE RISQUE

Le système de classification par niveau de risque constitue la base d'une sélection fine des véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en ce qui concerne l'entretien des véhicules et le respect des exigences techniques. Il prend en considération les résultats tant des contrôles techniques périodiques que des contrôles techniques routiers.

Le système de classification par niveau de risque se fonde sur les paramètres suivants pour déterminer le niveau de risque que présente une entreprise concernée:

- nombre de défaillances,
- gravité des défaillances,
- nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires,
- facteur temps.

1. Les défaillances sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- Défaillance critique = 40,
- Défaillance majeure = 10,
- Défaillance mineure = 1.

2. On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défaillances) plus «anciens» par rapport aux résultats (défaillances) plus «récents»:

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3,
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2,
- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

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

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

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

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

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

D_{Yi} = nombre total de défauts pour l'année 1, 2, 3

D_{Y1} = ($\#DD \times 40$) + ($\#MaD \times 10$) + ($\#MiD \times 1$) pour l'année 1

$\#...$ = nombre de ...

DD = défaillances critiques

MaD = défaillances majeures

MiD = défaillances mineures

C = vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

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

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel

#... = nombre de ...

DD = défaillances critiques

MaD = défaillances majeures

MiD = défaillances mineures

C = vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires)

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

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

— < 30 % risque faible

— 30 %-80 % risque moyen

— > 80 % risque élevé

—

ANNEXE II

ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

1. ASPECTS CONTRÔLÉS

- 0) Identification du véhicule
- 1) Équipement de freinage
- 2) Direction
- 3) Visibilité
- 4) Éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) Essieux, roues, pneumatiques et 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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un E.

Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un + E.

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 leur bruit ou recourir à tout autre moyen de contrôle approprié sans utiliser d'équipement.

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau 1, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes.

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 la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

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

Le texte devrait couvrir les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents, en prenant en compte en particulier la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

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, cas par cas.

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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 d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X	X
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X		
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. 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 défaut du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		Faible pression non détectable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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	
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, valve 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 de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein touché.		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) Purgeur inopérant.		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 frein 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
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 (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Nuisant au bon 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 (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte). Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).		X	X
		b) Garniture ou plaquette souillée (huile, 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) Tambour ou disque usé. Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.). Performances de freinage fortement réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Flasque 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, 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	
		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 insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. 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		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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 manifestation 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 remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	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
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	Manquantes.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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. Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		c) Absence de progressivité du freinage (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	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur ⁽¹⁾	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽²⁾ : catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50 % ⁽³⁾ catégorie N ₁ : 45 % catégories N ₂ et N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ catégories O ₃ et O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	
					X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage 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. L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.		X	X
		c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (°) de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance (E)	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. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.4.2. Efficacité (E)	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.	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. Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		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 (ne s'applique pas aux systèmes de freinage 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	
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	
		d) Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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					
2.1.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		c) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Manque d'étanchéité. Formation de gouttes.		X	X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction					
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.	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 touchée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.3. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, 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. Fonctionnalité touchée.		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 . Fonctionnalité touchée.		X	X
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), 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.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		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
		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 de direction	Les roues sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. 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
		d) Modification présentant un risque ³ .		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. 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
2.3. Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant 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 visuel.	Défaut manifeste d'alignement. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.	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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		c) 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).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ¹ (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.	X		
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.	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.		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	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		
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, moins de 1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X		
				X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		b) Mauvais montage de la source lumineuse.			
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	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	
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.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X		
				X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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	
		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
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, moins d'1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		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.	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	
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	
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, moins d'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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalemment 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, moins d'1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2 Réglage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais réglage horizontal 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 . Inopérante.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 système 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 système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.			X
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système 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		
		b) Mauvaise fixation du catadioptré. Risque de chute.		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
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 conforme 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, 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 gravement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ¹ . Feu émetteur/réfecteur 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; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre. Très grand risque de chute.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X		
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X		
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	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 (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. 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 altérée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X
5.1.3. Roulements de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X
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. Risque de détachement.		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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	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 insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .		X	X
		f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
5.3. Suspension					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible, fixations très mal attachées.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		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.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X		
		b) Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		c) Amortisseur manquant.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.4. Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	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. Fonctionnalité du système gravement touchée.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	
		d) Modification présentant un risque.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Fêlure ou déformation importante 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	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, 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. Risque 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 anti-encastrement 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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 (+ E)	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) Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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 cassé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestation 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	
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Risque de chute.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité altérée.		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 à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité altérée.		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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.3. Porte et poignées de portes	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.	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 montés de façon non conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de sièges autorisés; 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. 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 conforme aux exigences ¹ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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	
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) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		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 exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).	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 conforme aux exigences ¹ .	X		
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		
		b) Commande mal fixée.	X	X	
		c) Non conforme aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 exigé).	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totalemment inopérant.	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	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	
		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) (+ E)	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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 (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
8.	NUISANCES				
8.1.	Bruit				
8.1.1 Système de suppression du bruit (+ E)	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses (E)	<p>— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu 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 critères.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables ¹.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</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:		X	
		i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,			
		— 4,5 %, ou			
		— 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ¹ ;			
ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,					
— moteur tournant au ralenti: 0,5 %,					
— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %,					
ou					
— moteur tournant au ralenti: 0,3 % ⁽⁷⁾ ,					
— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ¹ .					
		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	
		e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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 régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
		d) Réactif insuffisant, le cas échéant.		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>— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>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 de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>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) ¹.</p>	a) 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<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>	<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences¹ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <p>— pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹,</p> <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ (10)</p> <p>ou</p> <p>0,7 m⁻¹ (11)</p>		X	
	<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 équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>			X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection. 3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃. 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer. 	<p>c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge 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.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>				
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		<p>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.</p> <p>Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.</p>		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.	X		
		Risque de blessures.		X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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		
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Accès bloqué.		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		
		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		
		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 et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X		
		b) Protection du conducteur mal fixée. Risque de blessures.	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux. Totalemment inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité altérée.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Mauvais état. Endommagés. Stabilité altérée.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ²	Conformité aux exigences ¹ .	Système défectueux. Totalemment inopérant.	X	X	
9.9. Notices (X) ²	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. Informations erronées.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme 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.	X		
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 altérée; risque de blessures.	X		X
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X		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 altérée; risque de blessures.	X		X
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X	

- (1) Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.
- (2) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.
- (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) 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃.
- (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 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 au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (10) Réceptionné 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; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé 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), et 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 à 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.
- E Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

ANNEXE III

I. Principes relatifs à l'arrimage du chargement

1. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule:

- dans la direction du déplacement du véhicule: 0,8 fois le poids du chargement et
- dans la direction latérale: 0,5 fois le poids du chargement et
- dans le sens inverse de la direction du véhicule: 0,5 fois le poids du chargement
- et, de manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement.

2. Pour la répartition du chargement, il est tenu compte de la charge maximale autorisée par essieu ainsi que de la charge minimale nécessaire par essieu, en respectant les limites de la masse maximale autorisée d'un véhicule, conformément aux dispositions légales relatives aux poids et aux dimensions des véhicules.

3. Lors de l'arrimage du chargement, les exigences applicables en ce qui concerne la résistance de certains composants du véhicule, tels que le hayon avant, les ridelles latérales, le hayon arrière, les colonnes ou les points d'arrimage sont prises en compte lorsque ces éléments sont utilisés pour l'arrimage du chargement.

4. Pour l'arrimage du chargement, il est possible d'utiliser l'une des méthodes de retenue suivantes ou une combinaison de ces méthodes:

- le verrouillage,
- le blocage (local/général),
- l'arrimage direct,
- l'arrimage couvrant.

5. Normes applicables:

Norme	Objet
— EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
— EN 12640	Points d'arrimage
— EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
— EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
— EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
— EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
— ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
— EN 283	Caisses mobiles
— EN 12641	Bâches
— EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
— EUMOS 40509	Emballage de transport

II. Contrôle de l'arrimage du chargement

1. Classification des défaillances

Les défaillances sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- Défaillance mineure: il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires.
- Défaillance majeure: il y a défaillance majeure lorsque l'arrimage n'est pas suffisant et que le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer.
- Défaillance critique: il y a défaillance critique lorsqu'un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Lorsque plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave. Si l'opération de transport présente plusieurs défaillances, elle doit être classée dans la catégorie de gravité directement supérieure, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

2. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle consiste en une appréciation visuelle du recours correct et en quantité suffisante à des mesures propres à arrimer le chargement et/ou en un calcul de la force de tension, une évaluation de l'efficacité de l'arrimage et un contrôle des certificats, le cas échéant.

3. Appréciation des défaillances

Le tableau 1 indique les critères qui peuvent être appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.

Le classement des défaillances est déterminé sur la base de la classification décrite à la section 1 du présent chapitre, cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et devraient être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières — notamment en fonction de la nature du chargement — et sur la base de l'appréciation du contrôleur.

Si l'opération de transport relève du champ d'application de la directive 95/50/CE du Conseil ⁽¹⁾, des exigences plus spécifiques peuvent s'appliquer.

Tableau 1

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation de l'inspecteur		
B	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation de l'inspecteur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
10.	Adéquation du véhicule			

⁽¹⁾ Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (JO L 249 du 17.10.1995, p. 35).

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
10.1.	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée. Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.		x	x
10.1.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est). Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures. Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.		x	x
10.2.2.	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est). Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.2.3.	Panneaux des parois latérales, mauvais état. Pièce fissurée.		x	x
10.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures. Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.		x	x
10.3.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est). Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule. Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.		x	x
10.4.2.	Résistance insuffisante ou conception déficiente. Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	Mauvais état ou conception déficiente. Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.		x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
10.5.2.	Nombre insuffisant. Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.		x	x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	En mauvais état, endommagées. Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.		x	x
10.6.2.	Pas adaptées au chargement transporté. Manquantes.		x	x
10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	En mauvais état, endommagées. Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.		x	x
10.7.2.	Limite de charge insuffisante. Incapable de résister au chargement.		x	x
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1.1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1.1.1.	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement. Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.		x	x
20.1.1.2.	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement. Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.		x	x
20.1.1.3.	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement. Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.		x	x
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	Ancrage au véhicule inadapté. Ancrage insuffisant. Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.	x	x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
20.1.2.2.	Fixation inadaptée. Fixation insuffisante. Totalemment dénuée d'efficacité.	x	x	x
20.1.2.3.	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation. Équipement de fixation totalement inadéquat.		x	x
20.1.2.4.	Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage. La méthode choisie est totalement inadéquate.		x	x
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état). Dispositifs de retenue de la charge endommagés. Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.	x	x	x
20.1.3.2.	Résistance insuffisante des filets et des bâches. Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.		x	x
20.1.3.3.	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches. Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.		x	x
20.1.3.4.	Mauvaise adéquation des filets et des bâches. Totalemment inadéquat.		x	x
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	Adéquation de la séparation et du remplissage. Séparation ou espaces libres trop importants.		x	x
20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates. Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.		x	x
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
20.2.1.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates. Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.		x	x
20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge. Dispositif totalement inadéquat.		x	x
20.3.2.	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état. L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.	x	x	
20.3.3.	Dispositifs de retenue de la charge endommagés. Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.		x	x
20.3.4.	Treuil mal employés. Treuil défectueux.		x	x
20.3.5.	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins). Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).		x	x
20.3.6.	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis. Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.		x	x
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	Équipement utilisé inadéquat. Équipement utilisé incorrect ou défectueux. Équipement utilisé totalement inadéquat.	x	x	x
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptibles de perturber la circulation. Constituant un danger pour la circulation.		x	x
20.5.2.	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate. Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.		x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
20.5.3.	Produits légers non recouverts.		x	
	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			x
20.6.2.	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
30.	Charge sans aucun arrimage			x

ANNEXE IV

(recto)

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

1. Lieu du contrôle technique routier
2. Date
3. Heure
4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule
5. Identification/numéro d'identification du véhicule (NIV)
6. Catégorie de véhicule
 - a) N₂^(a) (3,5 à 12 t)
 - b) N₃^(a) (plus de 12 t)
 - c) O₃^(a) (3,5 à 10 t)
 - d) O₄^(a) (plus de 10 t)
 - e) M₂^(a) [> 9 sièges^(b) à 5 t]
 - f) M₃^(a) [> 9 sièges^(b) plus de 5 t]
 - g) T5
 - h) Autre catégorie de véhicule:
(veuillez préciser)
7. Kilométrage au moment du contrôle
8. Entreprise effectuant le transport
 - a) Nom et adresse
 -
 - b) Numéro de la licence communautaire^(c) [règlements (CE) no 1072/2009 et (CE) no 1073/2009]
9. Conducteur

10. Liste de contrôle

	Vérfifié ^(d)	Défaut ^(e)
0) Identification ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Équipement de freinage ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direction ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilité ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Châssis et accessoires du châssis ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Arrimage du chargement ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats du contrôle

Conforme	<input type="checkbox"/>
Défectueux	<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques, ou restriction à son utilisation	<input type="checkbox"/>

12. Divers/remarques:

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature:

Autorité compétente/agent ou inspecteur

Conducteur

.....

Notes:

- (a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 2 de la directive 2014/47/UE.
- (b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).
- (c) Si disponible.
- (d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II ou III de la directive 2014/47/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.
- (e) Points défectueux présentant les défaillances majeures ou critiques indiquées au verso.
- (f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes II ou III de la directive 2014/47/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICATION DU VÉHICULE	1.1.17.	Correcteur automatique de freinage suivant la charge	2.2.	Volant, colonne et guidon	4.4.2.	Commutation
0.1.	Plaques d'immatriculation			2.2.1.	État du volant de direction	4.4.3.	Conformité aux exigences
0.2.	Numéro d'identification du véhicule (NIV)/ numéro du châssis/numéro de série	1.1.18.	Leviers de frein réglables et indicateurs	2.2.2.	Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	4.4.4.	Fréquence de clignotement
1.	ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE	1.1.19.	Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	2.3.	Jeu dans la direction	4.5.	Feux de brouillard avant et arrière
1.1.	État mécanique et fonctionnement	1.1.20.	Fonctionnement automatique des freins de la remorque	2.4.	Réglage de la géométrie	4.5.1.	État et fonctionnement
1.1.1.	Pivot de la pédale de frein de service	1.1.21.	Système de freinage complet	2.5.	Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.5.2.	Orientation
1.1.2.	État et course de la pédale du dispositif de freinage	1.1.22.	Prises d'essai	2.6.	Direction assistée électronique (EPS)	4.5.3.	Commutation
1.1.3.	Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	1.1.23.	Frein à inertie	3.	VISIBILITÉ	4.5.4.	Conformité aux exigences
1.1.4.	Manomètre ou indicateur de pression basse	1.2.	Performances et efficacité du frein de service	3.1.	Champ de vision	4.6.	Feu de marche arrière
1.1.5.	Robinet de freinage à main	1.2.1.	Performance	3.2.	État des vitrages	4.6.1.	État et fonctionnement
1.1.6.	Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	1.2.2.	Efficacité	3.3.	Rétroviseurs	4.6.2.	Conformité aux exigences
1.1.7.	Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	1.3.	Performance et efficacité du frein de secours	3.4.	Essuie-glace	4.6.3.	Commutation
1.1.8.	Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	1.3.1.	Performance	3.5.	Lave-glace du pare-brise	4.7.	Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
1.1.9.	Accumulateur, réservoir de pression	1.3.2.	Efficacité	3.6.	Système de désembuage	4.7.1.	État et fonctionnement
1.1.10.	Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	1.4.	Performances et efficacité du frein de stationnement	4.	FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	4.7.2.	Conformité aux exigences
1.1.11.	Conduites rigides des freins	1.4.1.	Performance	4.1.	Phares	4.8.	Catadioptres, marquages signalétiques et plaques réfléchissantes arrière
1.1.12.	Flexibles des freins	1.4.2.	Efficacité	4.1.1.	État et fonctionnement	4.8.1.	État
1.1.13.	Garnitures ou plaquettes de freins	1.5.	Performance du système de freinage d'endurance	4.1.2.	Orientation	4.8.2.	Conformité aux exigences
1.1.14.	Tambours de freins, disques de freins	1.6.	Dispositif antiblocage	4.1.3.	Commutation	4.9.	Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
1.1.15.	Câbles de freins, timonerie	1.7.	Système de freinage électronique (EBS)	4.1.4.	Conformité aux exigences	4.9.1.	État et fonctionnement
1.1.16.	Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	1.8.	Liquide de frein	4.1.5.	Dispositif de réglage de l'inclinaison	4.9.2.	Conformité aux exigences
		2.	DIRECTION	4.1.6.	Lave-phares	4.10.	Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
		2.1.	État mécanique	4.2.	Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour	4.11.	Câblage électrique
		2.1.1.	État de la direction	4.2.1.	État et fonctionnement	4.12.	Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
		2.1.2.	Fixation du boîtier de direction	4.2.2.	Commutation	4.13.	Batterie
		2.1.3.	État de la timonerie de direction	4.2.3.	Conformité aux exigences		
		2.1.4.	Fonctionnement de la timonerie de direction	4.3.	Feux stop		
		2.1.5.	Direction assistée	4.3.1.	État et fonctionnement		
				4.3.2.	Commutation		
				4.3.3.	Conformité aux exigences		
				4.4.	Indicateur de direction et feux de signal de détresse		
				4.4.1.	État et fonctionnement		

5.	ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	6.1.7.	Transmission	7.5.	Trousse de secours	9.1.	Portes
5.1.	Essieux	6.1.8.	Supports de moteur	7.6.	Cale(s) pour roue(s) (coins)	9.1.1.	Portes d'entrée ou de sortie
5.1.1.	Essieux	6.1.9.	Performances du moteur	7.7.	Avertisseur sonore	9.1.2.	Issues de secours
5.1.2.	Porte-fusées	6.2.	Cabine et carrosserie	7.8.	Tachymètre	9.2.	Système de désenneigement et de dégivrage
5.1.3.	Roulements de roues	6.2.1.	État	7.9.	Tachygraphe	9.3.	Système de ventilation et de chauffage
5.2.	Roues et pneus	6.2.2.	Fixation	7.10.	Limiteur de vitesse	9.4.	Sièges
5.2.1.	Moyeu de roue	6.2.3.	Porte et poignées de portes	7.11.	Compteur kilométrique	9.4.1.	Sièges passagers
5.2.2.	Roues	6.2.4.	Plancher	7.12.	Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)	9.4.2.	Siège du conducteur
5.2.3.	Pneumatiques	6.2.5.	Siège du conducteur	8.	NUISANCES	9.5.	Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
5.3.	Suspension	6.2.6.	Autres sièges	8.1.	Système de suppression du bruit	9.6.	Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
5.3.1.	Ressorts et stabilisateurs	6.2.7.	Commandes de conduite	8.2.	Émissions à l'échappement	9.7.	Escaliers et marches
5.3.2.	Amortisseurs	6.2.8.	Marchepieds pour accéder à la cabine	8.2.1.	Émissions des moteurs à allumage commandé	9.8.	Système de communication avec les voyageurs
5.3.3.	Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension	6.2.9.	Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	8.2.1.1.	Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.9.	Notices
5.3.4.	Points de suspension	6.2.10.	Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	8.2.1.2.	Émissions gazeuses	9.10.	Exigences concernant le transport d'enfants
5.3.5.	Suspension pneumatique	7.	AUTRE MATÉRIEL	8.2.2.	Émissions des moteurs à allumage par compression	9.10.1.	Portes
6.	CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS	7.1.	Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue	8.2.2.1.	Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.10.2.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux
6.1.	Châssis ou cadre et accessoires	7.1.1.	Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	8.2.2.2.	Opacité	9.11.	Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
6.1.1.	État général	7.1.2.	État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	8.4.	Autres points liés à l'environnement	9.11.1.	Portes, rampes et ascenseurs
6.1.2.	Tuyaux d'échappement et silencieux	7.1.3.	Limiteur d'effort de ceinture de sécurité	8.4.1.	Pertes de liquides	9.11.2.	Système de retenue du fauteuil roulant
6.1.3.	Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)	7.1.4.	Prétensionneurs de ceinture de sécurité	9.	CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M₂ ET M₃	9.11.3.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux
6.1.4.	Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Support de la roue de secours	7.1.6.	Système de retenue supplémentaire (SRS)				
6.1.6.	Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	7.2.	Extincteur				
		7.3.	Serrures et dispositif antivol				
		7.4.	Triangle de signalisation				

ANNEXE V

FORMULAIRE TYPE D'ÉTABLISSEMENT DES RAPPORTS À LA COMMISSION

Le formulaire type est établi dans un format exploitable par des moyens informatiques et transmis par voie électronique au moyen de logiciels de bureautique standard.

Chaque État membre établit:

- un tableau récapitulatif unique et
- pour chaque pays d'immatriculation des véhicules faisant l'objet d'un contrôle approfondi, un tableau détaillé distinct contenant des informations sur les défaillances contrôlées et constatées pour chaque catégorie de véhicule.

**Tableau récapitulatif
de tous les contrôles (initiaux et approfondis)**

État membre rapporteur: par exemple Belgique Période de référence: année [X] à année [X + 1]

Catégorie de véhicule	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
Belgique																		
Bulgarie																		
République tchèque																		
Danemark																		
Allemagne																		
Estonie																		
Irlande																		
Grèce																		
Espagne																		
France																		
Croatie																		
Italie																		
Chypre																		

Catégorie de véhicule	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
Lettonie																		
Lituanie																		
Luxembourg																		
Hongrie																		
Pays-Bas																		
Autriche																		
Pologne																		
Portugal																		
Roumanie																		
Slovénie																		
Slovaquie																		
Finlande																		
Suède																		
Royaume-Uni																		
Albanie																		
ancienne République yougoslave de Macédoine																		

Catégorie de véhicule	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux ⁽¹⁾	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
Andorre																		
Arménie																		
Azerbaïdjan																		
Biélorussie																		
Bosnie-Herzégovine																		
Géorgie																		
Kazakhstan																		
Liechtenstein																		
République de Moldavie																		
Monaco																		
Monténégro																		
Norvège																		
Ouzbékistan																		
la Fédération de Russie																		
Saint-Marin																		
Serbie																		
Suisse																		

Catégorie de véhicule	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Autres catégories (facultatif)		Total		
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux ⁽¹⁾	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	
Tadjikistan																			
Turkménistan																			
Turquie																			
Ukraine																			
Autres pays tiers (veuillez préciser)																			

⁽¹⁾ Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe IV.

Résultats des contrôles approfondis

État membre rapporteur: par exemple Belgique

Nom de l'État membre rapporteur

Pays d'immatriculation: par exemple Bulgarie

PÉRIODE: du 01/année [x] à 12/année [x + 1]

État membre d'immatriculation des véhicules

Catégorie de véhicule	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux

Détails des défauts

	Contrôlé	Défectueux																
0) Identification																		
1) Équipement de freinage																		
2) Direction																		
3) Visibilité																		
4) Équipement d'éclairage et système électrique																		
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension																		

Catégorie de véhicule	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux ⁽¹⁾	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Nombre total de défaillances																		

⁽¹⁾ Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe IV.