

**DIRECTIVE 2009/40/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 6 mai 2009**  
**relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques**  
**(refonte)**  
**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(3)</sup> a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle <sup>(4)</sup>. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite directive.
- (2) Dans le cadre de la politique commune des transports, la circulation de certains véhicules dans l'espace communautaire devrait avoir lieu dans les meilleures conditions, aussi bien sur le plan de la sécurité que sur celui de la concurrence entre transporteurs des divers États membres.
- (3) L'accroissement de la circulation routière et l'augmentation des dangers et des nuisances qui en résultent posent à tous les États membres des problèmes de sécurité analogues quant à leur nature et leur gravité.
- (4) Les contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux.
- (5) Il convient donc de définir par des directives particulières les normes et les méthodes communautaires minimales pour le contrôle des points énumérés dans la présente directive.

(6) Il est nécessaire d'adapter rapidement au progrès technique les normes et les méthodes définies dans les directives particulières et d'instaurer, afin de faciliter la mise en œuvre des mesures requises à cet effet, une procédure de collaboration étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

(7) Pour ce qui concerne les systèmes de freinage, il est difficile de fixer des normes relatives notamment au réglage de la pression pneumatique et au temps de remplissage du compresseur, en raison de la variété des équipements et des méthodes d'essai utilisés dans la Communauté.

(8) Toutes les parties concernées par le contrôle technique des véhicules reconnaissent que la méthode de contrôle et, en particulier, l'état de chargement du véhicule lors des contrôles peuvent influencer le jugement que les agents chargés du contrôle portent sur la fiabilité du système de freinage.

(9) La fixation de normes de référence de la puissance de freinage adaptées à l'état de chargement du véhicule devrait permettre de mieux étayer ce jugement. La présente directive devrait autoriser le type de contrôle en question, en lieu et place du contrôle des normes d'efficacité minimales fixées pour chaque catégorie de véhicule.

(10) Pour ce qui concerne les systèmes de freinage, la présente directive devrait couvrir principalement les véhicules qui ont été homologués conformément à la directive 71/320/CEE du Conseil du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(5)</sup>. Certains types de véhicules ont cependant été homologués conformément à des normes nationales qui peuvent s'écarter de ladite directive.

(11) Les États membres peuvent étendre le contrôle des freins à des catégories de véhicules ou à des points de contrôle non couverts par la présente directive.

(12) Les États membres peuvent prévoir des contrôles plus sévères ou plus fréquents pour les systèmes de freinage.

<sup>(1)</sup> JO C 224 du 30.8.2008, p. 66.

<sup>(2)</sup> Avis du Parlement européen du 23 septembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 30 mars 2009.

<sup>(3)</sup> JO L 46 du 17.2.1997, p. 1.

<sup>(4)</sup> Voir annexe III, partie A.

<sup>(5)</sup> JO L 202 du 6.9.1971, p. 37.

- (13) La présente directive vise à maintenir, par un contrôle régulier, les émissions à un niveau modéré pendant toute la durée de vie du véhicule et à assurer que les gros pollueurs sont retirés de la circulation tant qu'ils ne présentent pas un état d'entretien correct.
- (14) Un mauvais réglage et un entretien insuffisant sont préjudiciables non seulement au moteur, mais aussi à l'environnement parce qu'ils augmentent la pollution et la consommation de carburant. Il est important de développer des transports respectueux de l'environnement.
- (15) Dans le cas des moteurs à allumage par compression (moteurs diesel), la mesure de l'opacité des fumées est jugée suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions.
- (16) Dans le cas des moteurs à allumage commandé (moteurs à essence), c'est la mesure des émissions de monoxyde de carbone à la sortie du tuyau d'échappement, moteur tournant au ralenti, qui est jugée suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions.
- (17) Le pourcentage de véhicules refusés au titre du contrôle des émissions risque d'être élevé pour les véhicules qui ne sont pas soumis à un entretien régulier.
- (18) Pour les véhicules à moteur à essence dont les normes de réception prescrivent qu'ils doivent être équipés de systèmes perfectionnés de régulation des émissions tels que les catalyseurs à trois voies à sonde lambda, les normes de contrôle périodique des émissions devraient être plus sévères que pour les véhicules conventionnels.
- (19) La directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur<sup>(1)</sup> prévoit l'introduction, à partir de 2000, de systèmes de diagnostic embarqués (OBD) dans les véhicules à moteur à essence et les véhicules utilitaires légers afin de surveiller le fonctionnement du système antipollution des véhicules en circulation. De la même manière, les systèmes OBD sont également obligatoires à partir de 2003 sur les nouveaux véhicules à moteur diesel.
- (20) Les États membres peuvent, le cas échéant, exclure du champ d'application de la présente directive certaines catégories de véhicules présentant un intérêt historique. Ils peuvent aussi fixer leurs propres normes de contrôle pour ces véhicules. Toutefois, cette dernière faculté ne doit pas conduire à appliquer des normes plus sévères que celles en fonction desquelles les véhicules en question ont été conçus.
- (21) Il existe des systèmes de diagnostic simples et largement répandus que les organismes de contrôle peuvent utiliser pour contrôler la plus grande partie du parc de véhicules équipés d'un limiteur de vitesse. Pour les véhicules qui ne peuvent être contrôlés au moyen de ces outils de diagnostic largement répandus, les autorités devraient soit utiliser les équipements disponibles fournis par le constructeur du véhicule, soit prévoir l'acceptation de la certification appropriée effectuée par le constructeur du véhicule ou son représentant.
- (22) La vérification périodique du bon fonctionnement du limiteur de vitesse devrait être facilitée pour les véhicules équipés du nouvel appareil de contrôle (tachygraphe numérique) conformément au règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85<sup>(2)</sup>. Les véhicules neufs sont équipés de cet appareil depuis 2003.
- (23) Les exigences techniques relatives aux taxis et aux ambulances sont similaires à celles relatives aux voitures particulières. De ce fait, les points à contrôler peuvent être similaires même si la fréquence du contrôle diffère.
- (24) Les États membres doivent, chacun dans le cadre de ses compétences, veiller à la qualité et aux modalités du contrôle technique effectué sur les véhicules.
- (25) Il convient que la Commission vérifie la mise en œuvre pratique de la présente directive.
- (26) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir harmoniser la réglementation en matière de contrôle technique, empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus, ne peuvent pas être réalisés par les États membres seuls et peuvent donc, en raison de la dimension de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté 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 ces objectifs.
- (27) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>(3)</sup>.

(1) JO L 350 du 28.12.1998, p. 1.

(2) JO L 274 du 9.10.1998, p. 1.

(3) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (28) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à définir certaines normes et méthodes minimales de contrôle et à les adapter au progrès technique. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (29) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe III, partie B,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE I

##### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

###### Article premier

1. Dans chaque État membre, les véhicules à moteur immatriculés dans cet État, ainsi que leurs remorques et semi-remorques, sont soumis à un contrôle technique périodique, conformément à la présente directive.
2. Les catégories de véhicules à contrôler, la périodicité du contrôle technique et les points de contrôle obligatoires sont indiqués aux annexes I et II.

###### Article 2

Le contrôle technique prévu par la présente directive est effectué par l'État membre, ou par un organe à vocation publique chargé par lui de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements, à caractère éventuellement privé, désignés par lui, habilités pour la circonstance et agissant sous sa surveillance directe. Lorsque les établissements chargés du contrôle technique exercent en même temps des activités de réparation des véhicules, les États membres veillent tout particulièrement à ce que soient préservées l'objectivité et une haute qualité du contrôle.

###### Article 3

1. Les États membres prennent les mesures qu'ils estiment nécessaires pour qu'il puisse être prouvé que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive.

Ces mesures sont communiquées aux autres États membres et à la Commission.

2. Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre État membre et établissant qu'un véhicule à moteur immatriculé sur le territoire de ce dernier, ainsi que sa remorque ou semi-remorque, a passé avec succès un contrôle technique

respectant au moins les dispositions de la présente directive, au même titre que s'il avait lui-même délivré cette preuve.

3. Les États membres appliquent les procédures appropriées pour assurer, dans la mesure du possible, que les performances de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire satisfont aux prescriptions de la présente directive.

#### CHAPITRE II

##### EXCEPTIONS

###### Article 4

1. Les États membres ont la faculté d'exclure du champ d'application de la présente directive les véhicules des forces armées, des forces de l'ordre et des pompiers.
2. Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure du champ d'application de la présente directive ou soumettre à des dispositions spéciales certains véhicules qui sont exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que des véhicules qui n'utilisent pas ou n'utilisent presque pas les voies publiques, y compris les véhicules présentant un intérêt historique et construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1960, ou qui sont temporairement retirés de la circulation.
3. Pour les véhicules présentant un intérêt historique, les États membres peuvent, après consultation de la Commission, fixer leurs propres normes de contrôle.

###### Article 5

Nonobstant les dispositions des annexes I et II, les États membres peuvent:

- a) avancer la date du premier contrôle technique obligatoire et, le cas échéant, exiger que le véhicule soit soumis à un contrôle préalable à son immatriculation;
- b) raccourcir l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs;
- c) rendre obligatoire le contrôle technique de l'équipement facultatif;
- d) augmenter le nombre des points à contrôler;
- e) étendre l'obligation de contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules;
- f) prescrire des contrôles spéciaux additionnels;
- g) imposer pour les systèmes de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire des normes minimales d'efficacité plus sévères que celles indiquées à l'annexe II et inclure un contrôle des véhicules sous des charges plus élevées, à condition que ces normes n'excèdent pas celles appliquées lors de la réception par type initiale.

## CHAPITRE III

**DISPOSITIONS FINALES***Article 6*

1. La Commission arrête les directives particulières nécessaires aux fins de la définition des normes et des méthodes minimales concernant le contrôle des points énumérés à l'annexe II et les modifications nécessaires pour l'adaptation au progrès technique de ces normes et méthodes.

2. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 7, paragraphe 2.

*Article 7*

1. La Commission est assistée par un comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

*Article 8*

La Commission examine, au plus tard trois ans après l'introduction du contrôle périodique des limiteurs de vitesse, si, sur la base de l'expérience acquise, les contrôles prévus sont suffisants pour détecter les limiteurs de vitesse défectueux ou trafiqués et s'il y a lieu de modifier la réglementation en vigueur.

*Article 9*

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 10*

La directive 96/96/CE, telle que modifiée par les actes visés à l'annexe III, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe III, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

*Article 11*

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

*Article 12*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 6 mai 2009.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

H.-G. PÖTTERING

*Par le Conseil*

*Le président*

J. KOHOUT

## ANNEXE I

## CATÉGORIES DE VÉHICULES SOUMIS AU CONTRÔLE TECHNIQUE ET PÉRIODICITÉ DES CONTRÔLES

Catégories de véhicules	Périodicité des contrôles
1. Véhicules à moteur affectés au transport de personnes et ayant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
2. Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
3. Remorques et semi-remorques dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
4. Taxis, ambulances	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement
5. Véhicules à moteur, ayant au moins quatre roues, qui servent normalement au transport de marchandises par route et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg, à l'exception des tracteurs et machines agricoles	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans
6. Véhicules à moteur, ayant au moins quatre roues, qui servent au transport de personnes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, ne dépasse pas huit	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans

## ANNEXE II

## POINTS DE CONTRÔLE OBLIGATOIRES

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

Les contrôles prévus par la présente annexe peuvent être effectués sans démontage des éléments du véhicule.

Si le véhicule présente des défauts sur les points de contrôle indiqués ci-dessous, les autorités compétentes des États membres doivent arrêter une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule est autorisé à circuler jusqu'à ce qu'il satisfasse à un nouveau contrôle technique.

## VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 ET 6

## 1. Dispositifs de freinage

Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule doit porter sur les points suivants. Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent correspondre, dans la mesure du possible, aux normes techniques fixées par la directive 71/320/CEE.

<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la déféctuosité</i>
1.1. État mécanique et fonctionnement	
1.1.1. Axes de came des freins, levier de freinage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— difficiles à manœuvrer</li> <li>— déviation du logement</li> <li>— usure fortement avancée, jeu</li> </ul>
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— course trop grande, réserve de course insuffisante</li> <li>— dégagement du frein rendu difficile</li> <li>— caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé</li> </ul>
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>— temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace</li> <li>— pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»)</li> <li>— fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles</li> </ul>
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	<ul style="list-style-type: none"> <li>— fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre</li> </ul>
1.1.5. Robinet de freinage à main	<ul style="list-style-type: none"> <li>— fissuré ou endommagé, usure fortement avancée</li> <li>— fonctionnement défectueux du robinet</li> <li>— manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve</li> <li>— absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées</li> <li>— mauvais fonctionnement</li> </ul>
1.1.6. Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	<ul style="list-style-type: none"> <li>— verrouillage insuffisant</li> <li>— usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet</li> <li>— course trop longue (réglage incorrect)</li> </ul>
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— endommagées, étanchéité insuffisante (fuites d'air)</li> <li>— pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur</li> <li>— fixation ou support défectueux</li> <li>— pertes de liquide de frein</li> </ul>
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque	<ul style="list-style-type: none"> <li>— robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueux</li> <li>— fixation ou montage défectueux</li> <li>— étanchéité insuffisante</li> </ul>

<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	<ul style="list-style-type: none"> <li>— endommagement, corrosion, absence d'étanchéité</li> <li>— purgeur inopérant</li> <li>— fixation inopérante ou incorrecte</li> </ul>
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité</li> <li>— maître-cylindre défectueux ou non étanche</li> <li>— fixation insuffisante du maître-cylindre</li> <li>— quantité insuffisante du liquide des freins</li> <li>— capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant</li> <li>— témoin liquide des freins allumé ou défectueux</li> <li>— fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide</li> </ul>
1.1.11. Conduites rigides des freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— risque de défaillance ou de rupture</li> <li>— manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords</li> <li>— endommagement ou corrosion excessive</li> <li>— mauvais placement</li> </ul>
1.1.12. Flexibles des freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— risque de défaillance ou de rupture</li> <li>— endommagement, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés</li> <li>— manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords</li> <li>— gonflement excessif des flexibles par mise sous pression</li> <li>— porosité</li> </ul>
1.1.13. Garniture de freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— usure fortement avancée</li> <li>— huile, graisse attaquant les garnitures</li> </ul>
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	<ul style="list-style-type: none"> <li>— usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité</li> <li>— tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.</li> <li>— plateau mal fixé</li> </ul>
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	<ul style="list-style-type: none"> <li>— câbles endommagés, flambage</li> <li>— usure ou corrosion fortement avancée</li> <li>— sécurités manquant au niveau des jonctions de câbles ou de tringles</li> <li>— fixation des câbles insuffisante</li> <li>— entrave du mouvement du système de freinage</li> <li>— mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive</li> </ul>
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— fissurés ou endommagés</li> <li>— manque d'étanchéité</li> <li>— défauts au niveau du montage</li> <li>— corrosion fortement avancée</li> <li>— course excessive du cylindre</li> <li>— absence de capuchon antipoussière, capuchon fortement endommagé</li> </ul>
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	<ul style="list-style-type: none"> <li>— jonction défectueuse</li> <li>— réglage incorrect</li> <li>— mécanisme grippé, inopérant</li> <li>— manquant</li> </ul>
1.1.18. Leviers-cames à réglage automatique	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mécanisme grippé ou mouvement anormal à la suite d'une usure excessive ou réglage incorrect</li> <li>— fonctionnement défectueux</li> </ul>

<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>
1.1.19. Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mauvais montage ou défaut de connexion</li> <li>— fonctionnement défektivité</li> </ul>
1.2. Performances et efficacité du frein de service	
1.2.1. Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues</li> <li>— effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Déport excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route</li> <li>— freinage non modérable (blocage)</li> <li>— temps de réponse trop long sur l'une des roues</li> <li>— fluctuation excessive de l'effort de freinage due à des disques déformés ou des tambours ovalisés</li> </ul>
1.2.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>— coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu (lorsque ce calcul est possible), inférieur à: efficacité de freinage minimale catégorie 1: 50 % <sup>(1)</sup> catégorie 2: 43 % <sup>(2)</sup> catégorie 3: 40 % <sup>(3)</sup> catégorie 4: 50 % catégorie 5: 45 % <sup>(4)</sup> catégorie 6: 50 %</li> <li>— ou coefficient de freinage inférieur aux normes de référence éventuellement fixées par le constructeur du véhicule pour l'essieu en question <sup>(5)</sup></li> </ul>
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)	
1.3.1. Performances	<ul style="list-style-type: none"> <li>— frein inopérant d'un côté</li> <li>— effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue</li> <li>— freinage non modérable (blocage)</li> <li>— système de freinage automatique de la remorque inopérant</li> </ul>
1.3.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>— pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 50 % <sup>(6)</sup> de la capacité du frein de service visée au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu</li> </ul>
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement	
1.4.1. Performances	<ul style="list-style-type: none"> <li>— frein inopérant d'un côté</li> </ul>
1.4.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>— pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée</li> </ul>
1.5. Performances du ralentisseur ou du frein sur échappement	<ul style="list-style-type: none"> <li>— non modérable (ralentisseur)</li> <li>— fonctionnement défektivité</li> </ul>

Points à contrôler	Causes de la défektivité
1.6. Système antiblocage	— mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur — système défektivueux

(<sup>1</sup>) 48 % pour les véhicules de la catégorie 1 dépourvus de systèmes ABS ou homologués avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991 (date d'interdiction de première mise en circulation sans réception par type européenne) (directive 71/320/CEE).

(<sup>2</sup>) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date d'application dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE.

(<sup>3</sup>) 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date d'application dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE.

(<sup>4</sup>) 50 % pour les véhicules de la catégorie 5 immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date d'application dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE.

(<sup>5</sup>) La norme de référence pour l'essieu est l'effort de freinage (mesuré en newtons) qui doit être exercé pour atteindre ce coefficient de freinage, compte tenu du poids du véhicule présenté au contrôle.

(<sup>6</sup>) Pour les véhicules des catégories 2 et 5, l'efficacité minimale du frein de secours (non couverte par la directive 71/320/CEE) est fixée à 2,2 m/s<sup>2</sup>.

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
<b>2. Direction et volant</b>	<b>2. Direction</b>
2.1. État mécanique	2.1. État mécanique
2.2. Volant de direction	2.2. Jeu dans la direction
2.3. Jeu dans la direction	2.3. Fixation du système de direction
2.4. Roulements de roues	
<b>3. Visibilité</b>	<b>3. Visibilité</b>
3.1. Champ de visibilité	3.1. Champ de visibilité
3.2. État des vitrages	3.2. État des vitrages
3.3. Rétroviseurs	3.3. Rétroviseurs
3.4. Essuie-glace	3.4. Essuie-glace
3.5. Lave-glace	3.5. Lave-glace
<b>4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique</b>	<b>4. Équipement d'éclairage</b>
4.1. Feux de route et feux de croisement	4.1. Feux de route et feux de croisement
4.1.1. État et fonctionnement	4.1.1. État et fonctionnement
4.1.2. Orientation	4.1.2. Orientation
4.1.3. Commutation	4.1.3. Commutation
4.1.4. Efficacité visuelle	
4.2. Feux de position et feux d'encombrement	4.2. État et fonctionnement, état des verres de protection, couleur et efficacité visuelle des:

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
<p>4.2.1. État et fonctionnement</p> <p>4.2.2. Couleur et efficacité visuelle</p>	<p>4.2.1. Feux de position</p> <p>4.2.2. Feux-stop</p> <p>4.2.3. Feux indicateurs de direction</p> <p>4.2.4. Feux de recul</p> <p>4.2.5. Feux-brouillard</p> <p>4.2.6. Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière</p> <p>4.2.7. Catadioptres</p> <p>4.2.8. Feux de signal de détresse</p>
<p>4.3. Feux-stop</p> <p>4.3.1. État et fonctionnement</p> <p>4.3.2. Couleur et efficacité visuelle</p>	
<p>4.4. Feux indicateurs de direction</p> <p>4.4.1. État et fonctionnement</p> <p>4.4.2. Couleur et efficacité visuelle</p> <p>4.4.3. Commutation</p> <p>4.4.4. Fréquence de clignotement</p>	
<p>4.5. Feux-brouillard avant et arrière</p> <p>4.5.1. Emplacement</p> <p>4.5.2. État et fonctionnement</p> <p>4.5.3. Couleur et efficacité visuelle</p>	
<p>4.6. Feux de marche arrière</p> <p>4.6.1. État et fonctionnement</p> <p>4.6.2. Couleur et efficacité visuelle</p>	

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
4.7. Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	
4.8. Catadioptres état — et couleur	
4.9. Témoins	
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	
4.11. Câblage électrique	
<b>5. Essieux, roues, pneus, suspension</b>	<b>5. Essieux, roues, pneus, suspension</b>
5.1. Essieux	5.1. Essieux
5.2. Roues et pneus	5.2. Roues et pneus
5.3. Suspension	5.3. Suspension
<b>6. Châssis et accessoires du châssis</b>	<b>6. Châssis et accessoires du châssis</b>
6.1. Châssis ou cadre et accessoires	6.1. Châssis ou cadre et accessoires
6.1.1. État général	6.1.1. État général
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant	6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant
6.1.4. Caractéristiques géométriques et état du dispositif arrière de protection, poids lourds	6.1.4. Support de la roue de secours
6.1.5. Support de la roue de secours	6.1.5. Sécurité du dispositif d'accouplement (le cas échéant)
6.1.6. Dispositif d'accouplement des véhicules tracteurs, des remorques et des semi-remorques	
6.2. Cabine et carrosserie	6.2. Carrosserie
6.2.1. État général	6.2.1. État structurel
6.2.2. Fixation	6.2.2. Portières et serrures
6.2.3. Portières et serrures	
6.2.4. Plancher	
6.2.5. Siège du conducteur	
6.2.6. Marchepieds	
<b>7. Équipements divers</b>	<b>7. Équipements divers</b>
7.1. Ceintures de sécurité	7.1. Fixation du siège du conducteur
7.2. Extincteur	7.2. Fixation de la batterie
7.3. Serrures et dispositif antivol	7.3. Avertisseur sonore
7.4. Triangle de signalisation	7.4. Triangle de signalisation
7.5. Trousse de secours	7.5. Ceintures de sécurité
7.5.1. Sécurité de montage	
	7.5.2. État des ceintures
7.5.3. Fonctionnement	
7.6. Cale(s) pour roue(s)	
7.7. Avertisseur sonore	

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
7.8. Indicateur de vitesse	
7.9. Tachygraphe (présence et intégrité des sceaux): — vérifier la validité de la plaque du tachygraphe, s'il est prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 <sup>(1)</sup> , — contrôler, en cas de doute, si la circonférence nominale ou la dimension du pneu est conforme aux données indiquées sur le tachygraphe, — si possible, vérifier que les sceaux du tachygraphe et, le cas échéant, tout autre moyen de protéger le tachygraphe contre toute manipulation frauduleuse sont intacts.	
7.10. Limiteur de vitesse: — si possible, vérifier que le limiteur de vitesse est installé, conformément à la directive 92/6/CEE <sup>(2)</sup> , — contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse, — si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, toute autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts, — vérifier dans la mesure du possible que le limiteur de vitesse empêche les véhicules mentionnés aux articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE de dépasser les valeurs prescrites.	
<b>8. Nuisances</b>	<b>8. Nuisances</b>
8.1. Bruit	8.1. Bruit
<p>(1) 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).</p> <p>(2) Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).</p>	

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 et 6

8.2. Émissions d'échappement

8.2.1. Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence)

- a) Lorsque les émissions ne sont pas limitées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda:
- 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
  - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), mesurage de la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO), le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- i) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date fixée par les États membres à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE <sup>(1)</sup> et le 1<sup>er</sup> octobre 1986: 4,5 % vol.;

(1) Directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1).

- ii) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> octobre 1986: 3,5 % vol.
- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda:
  - 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
  - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
  - 3) détermination de l'efficacité du système de régulation des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par les constructeurs et agréées lors de la réception par type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule;
  - 4) émissions à la sortie du tuyau d'échappement — valeurs limites

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule.

Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- i) mesures à effectuer moteur tournant au ralenti:

la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,5 % vol.; elle ne doit pas excéder 0,3 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la directive 70/220/CEE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002;

- ii) mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min<sup>-1</sup>:

la teneur maximale en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,3 % vol.; elle ne doit pas excéder 0,2 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la directive 70/220/CEE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  ou selon les spécifications du constructeur;

- iii) pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) conformément à la directive 70/220/CEE, les États membres peuvent, au lieu de recourir à l'essai spécifié au point i), contrôler le fonctionnement du système de régulation des émissions en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD, en vérifiant simultanément le bon fonctionnement du système OBD.

#### 8.2.2. Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

- a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée.
- b) Mise en condition du véhicule:
  - 1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;
  - 2) sous réserve des dispositions du point d) 5), aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes:
    - 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 basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;
    - ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.
- c) Procédure d'essai:
  - 1) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
  - 2) 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;

- 3) 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;
- 4) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I.

d) Valeurs limites:

- 1) le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE <sup>(1)</sup>;
- 2) lorsque cette donnée n'est pas disponible ou que les autorités compétentes des États membres décident de ne pas s'y référer, le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau déclaré par le constructeur ou les valeurs limites du coefficient d'absorption, qui sont les suivantes:

coefficient d'absorption maximal pour:

- moteurs diesel à aspiration naturelle:  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ,
- moteurs diesel turbocompressés:  $3,0 \text{ m}^{-1}$ ,
- une limite de  $1,5 \text{ m}^{-1}$  s'applique aux véhicules suivants réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées:

- a) à la ligne B du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel — Euro 4);
- b) à la ligne B1 des tableaux du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE <sup>(2)</sup> (véhicules utilitaires légers à moteur diesel — Euro 4);
- c) à la ligne B2 des tableaux du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE (véhicules utilitaires lourds à moteur diesel — Euro 5);
- d) à la ligne C des tableaux du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE (véhicules utilitaires lourds — EEV),

ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 70/220/CEE, ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 88/77/CEE, ou conformément à des valeurs limites équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec le point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE ou avec le point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008;

- 3) ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980;
- 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;

<sup>(1)</sup> Directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33).

- 5) pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent, par dérogation aux dispositions du point 8.2.2 d) 4), refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés au point 8.2.2 b) 2) ii) (ou l'application d'un procédé équivalent) dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent, par dérogation aux dispositions du point 8.2.2 d) 4), admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés au point 8.2.2 b) 2) ii) (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

### 8.2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

- 8.2.4. Au cas où, lors de la réception CE, un type de véhicule n'aurait pas pu respecter les valeurs limites fixées par la présente directive, les États membres peuvent fixer des valeurs limites plus élevées pour ce type de véhicule sur la base de preuves fournies par le constructeur. Ils en informent aussitôt la Commission qui en informe à son tour les autres États membres.

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2 ET 3	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 4, 5 ET 6
8.3. Déparasitage radio	
<b>9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules affectés au transport en commun de personnes</b>	
9.1. Sortie(s) de secours (y compris les marteaux servant à briser les vitres), plaques indicatrices de la (ou des) sortie(s) de secours	
9.2. Chauffage	
9.3. Aération	
9.4. Aménagement des sièges	
9.5. Éclairage intérieur	
<b>10. Identification du véhicule</b>	<b>10. Identification du véhicule</b>
10.1. Plaque d'immatriculation	10.1. Plaque d'immatriculation
10.2. Numéro de châssis	10.2. Numéro de châssis

## ANNEXE III

## PARTIE A

**Directive abrogée avec liste de ses modifications successives****(visées à l'article 10)**

Directive 96/96/CE du Conseil  
(JO L 46 du 17.2.1997, p. 1).

Directive 1999/52/CE de la Commission  
(JO L 142 du 5.6.1999, p. 26).

Directive 2001/9/CE de la Commission  
(JO L 48 du 17.2.2001, p. 18).

Directive 2001/11/CE de la Commission  
(JO L 48 du 17.2.2001, p. 20).

Directive 2003/27/CE de la Commission  
(JO L 90 du 8.4.2003, p. 41).

Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du  
Conseil  
(JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

Uniquement l'annexe III, point 68

## PARTIE B

**Délais de transposition en droit national****(visés à l'article 10)**

Directive	Date limite de transposition
96/96/CE	9 mars 1998
1999/52/CE	30 septembre 2000
2001/9/CE	9 mars 2002
2001/11/CE	9 mars 2003
2003/27/CE	1 <sup>er</sup> janvier 2004

## ANNEXE IV

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 96/96/CE	Présente directive
Articles 1 <sup>er</sup> à 4	Articles 1 <sup>er</sup> à 4
Article 5, partie introductive	Article 5, partie introductive
Article 5, premier à septième tirets	Article 5, points a) à g)
Article 6	—
Article 7	Article 6, paragraphe 1
—	Article 6, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa	Article 7, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	—
Article 8, paragraphe 3	—
Article 9, paragraphe 1	—
Article 9, paragraphe 2	Article 8
Article 10	—
Article 11, paragraphe 1	—
Article 11, paragraphe 2	Article 9
Article 11, paragraphe 3	—
—	Article 10
Article 12	Article 11
Article 13	Article 12
Annexes I et II	Annexes I et II
Annexes III et IV	—
—	Annexe III
—	Annexe IV