



Projet No 77/2016-1

4 août 2016

Contrôle technique

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- a) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;
- b) le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Informations techniques :

No du projet :	77/2016
Date d'entrée :	4 août 2016
Remise de l'avis :	urgence
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Commission :	Commission économique

.... Procedure consultative

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- a) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil;
- b) le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

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

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

Vu les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre des fonctionnaires et Employés publics, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre d'agriculture;

Vu l'article 2 (1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Chapitre Ier – Modifications du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Art. 1^{er}. Le point 1. de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé par le libellé suivant:

«

Annexe II

1. Contrôle technique

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE

1. GÉNÉRALITÉS

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

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

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

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

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

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

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

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

Le contrôle doit porter sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau suivant.

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

Les défauts qui ne sont pas énumérés dans la présente annexe sont évalués en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			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) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X		
		b) Inscription manquante ou illisible		X		
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X		
		a/L) Dimension plaque non conforme à la législation, sauf inscription dans le certificat d'immatriculation		X		
		b/L) Couleur plaque non conforme à la législation		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(*)			
L.0.1 Signe distinctif « L » ancien modèle	Contrôle visuel	fait défaut/non-réglementaire/état	X(*)			
L.0.2 Plaque d'identification du constructeur	Contrôle visuel	a) Plaquette manquante ou introuvable		X		
		b) Incomplet ou illisible	X			
		c) Emplacement ou inscriptions ne correspondent pas aux COC du véhicule ou aux registres		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.3. Disque Taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			Taxis disposant d'une autorisation d'exploitation communale ou ministérielle pour l'aéroport de Luxembourg conformément à la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services des taxis et n'ayant pas encore effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis. Point de contrôle abrogé à partir du 1.3.2017
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.4. Affichage et équipements pour véhicule de location avec chauffeur	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée		X		
L.0.5 Equipement	Contrôle visuel	Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationales sans influence sur la sécurité ; avec influence sur la sécurité.	X		X	
L.0.6. Assurance	Contrôle visuel	Défaut d'assurance valable	Contrôle technique refusé			
L.0.7. Taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle visuel	Défaut d'une preuve de paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle technique refusé			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.8 Licence d'exploitation de taxi	Contrôle visuel	Défaut de licence d'exploitation de taxi valable	Contrôle technique refusé			<p>Point de contrôle applicable à partir du 1^{er} septembre 2016 pour tous les taxis ayant effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et tous taxis nouvellement immatriculés.</p> <p>Applicable à partir du 1^{er} mars 2017 pour tous les taxis</p>

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.9 Autorisation d'exploitation de taxi communale ou ministérielle (pour l'aéroport de Luxembourg) pour les taxis qui ne disposent pas de licence d'exploitation.	Contrôle visuel	Défaut d'une autorisation d'exploitation de taxi communale ou ministérielle (pour l'aéroport de Luxembourg) valable	Contrôle technique refusé			Point de contrôle applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2016 pour tous les taxis ayant effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et tous taxis nouvellement immatriculés. Applicable à partir du 1 ^{er} mars 2017 pour tous les taxis

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.10 Carnet de métrologie	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		Point de contrôle applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2017 pour tous les taxis avec une licence d'exploitation de taxi valable
		b) Numéro du scellement ne correspond pas aux données du scellement du taximètre ou du carnet métrologique		X		
		c) Fait défaut		X		
L.0.11 Plaque-zone-taxi/plaque-communale	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	
L.0.12 Tableau-taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	
L.0.13 Affiche des tarifs	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X	
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X		
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X		
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X		
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X		
		d) Mauvais fonctionnement.		X		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive Fonctionnalité réduite.		X	X		
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X				
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X			
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X		
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X		X		
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X		X		
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X		X	
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X		X	
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. 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			
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		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		
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X				
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X				
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X				

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X	
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X		
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X		
		d) Conduites mal placées Risques d'endommagement.	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			
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X	
		e) Flexibles poreux.		X		
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)		X	X	
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X	
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X	
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X	
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X	
		c) Absence de tambour ou de disque.			X	
		d) Plateau mal fixé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X	
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément Performances de freinage réduites.		X	X	
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X		
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X		
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X		
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X		
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X	
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X	
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X	
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X	
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X		
		a/L) Entrave du mouvement du système de freinage Entrave excessive du mouvement du système de freinage	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			
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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			
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X		
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X	
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à 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		
		b) Fuite d'air ou d'antigel Fonctionnalité du système réduite.	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	
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X		
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X			
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes¹:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie M₁: 58 % - catégories M₂ et M₃: 50 % - catégorié N₁: 50 % - catégories N₂ et N₃: 50 % - catégories O₂, O₃ et O₄ <ul style="list-style-type: none"> - pour les semi-remorques: 45%² - pour les semi-remorques plateaux: 50% <p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégories M₁, M₂ et M₃: 50%³ - catégorie N₁: 45% - catégories N₂ et N₃: 43%⁴ - catégories O₂, O₃ et O₄: 40%⁵ <p>3. Autres catégories</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégories L (les deux freins ensemble): - catégorie L1e: 42 % - catégories L2e, L6e: 40 % - catégorie L3e: 50 % - catégorie L4e: 46 % - catégories L5e, L7e: 44 % <p>catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.</p>		X		
				X		
					X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X	
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X		X
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X		X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁶ de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X		X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X	
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne..	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X		
		b) Le système ne fonctionne pas.		X		
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X		
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X		
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
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		À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X		
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X		X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X		X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X		X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X			X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X		X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X		X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X		X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation		X	X	
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X	
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X		
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X		
		f) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Fonctionnement affecté.		X	X	
		g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X		X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X		
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X		
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X			
		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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple, mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾). Sécurité de la direction compromise.		X	X	
2.4. Parallélisme (X) ⁽²⁾	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ⁽¹⁾ . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	X	X		
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X	
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	X	
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			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) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X		X
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X		
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
3. VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	<p>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)</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X(*)		X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	<p>a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X		X	
		<p>b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences⁽¹⁾, (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X(*)		X	
		<p>c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p> <p>Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.</p>		X		X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	<p>a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences⁽¹⁾. (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)</p> <p>Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.</p>		X	X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X		X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X(*)		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.			X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ⁽¹⁾ .			X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	À partir du 20 mai 2023
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.			X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.1.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X		
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X		
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X		
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X(*)			X
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour						
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X		
		b) Glace défectueuse.		X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)			X
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X		X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Fonctionnement retardé. Totalelement inopérante.	X	X	X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X			
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X			À partir du 20 mai 2023
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X			
4.3.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X			
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse							
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)	X			
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	X			
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Totalelement inopérante.	X			
4.4.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ (plus de 25 % de différence).	X			
4.5. Feux de brouillard avant et arrière						
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)			
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)			
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X(*)			
4.5.2. Réglage (X) ⁽²⁾	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X(*)			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Totalement inopérant.	X			
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X			
		b) Glace défectueuse.	X(*)			
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)		X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X			
		b) Source lumineuse défectueuse. (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X(*)	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X		
4.7.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X(*)	X		
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X(*)	X		
4.8.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.4.8.1 Signalisation du plateau élévateur	Contrôle visuel	a) Nombre insuffisant (feux, cônes ou drapeaux de signalisation) ne créant pas de risque	X			
		Nombre insuffisant créant un risque		X		
		Fait défaut		X		
		b) Non conforme		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 conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X		X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X		X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.4.10 Phares et panneaux d'affichage spéciaux						
L.4.10.1 Phare(s) mobile(s) AV/AR	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement défectueux (lumière émise affectée). Verre fait défaut	X(*)			
		b) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X			
		c) Nombre de feux incorrect		X		
		d) Hors fonctionnement		X		
		e) Couleur non conforme		X		
		f) Branchement ne correspond pas à la réglementation		X		
		g) Présence non autorisée		X		
L.4.10.2 Gyrophares (Feux clignotants et autres signalisations lumineuses)	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement défectueux (lumière émise affectée). Verre fait défaut	X			
		b) Un feu de plusieurs hors service Tous les feux sur le nombre total des feux hors service	X			
		c) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Couleur non conforme		X		
L.4.10.3 Panneau lumineux Taxi	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement défectueux (lumière émise affectée). Panneau lumineux fait défaut	X			
		b) Couleur non conforme		X		
		c) Verre ou panneau non conforme		X		
		d) Feu hors fonctionnement		X		
L.4.10.4 Panneau lumineux auto-école	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement défectueux (lumière émise affectée). Panneau lumineux fait défaut	X			
		b) Feu hors service		X		
		c) Présence non autorisée		X		
		d) Couleur du verre ou du panneau non conforme		X		
		e) Branchement ne correspond pas à la réglementation		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X(*)	X	X	
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X	
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X		
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X(*)	X		
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X		
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X		
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X		
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X		
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X		
		a/L) Batterie déchargée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION						
5.1. Essieux						
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X	
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X	
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X	
		a/L) Plaquette d'homologation non lisible Plaquette manquante	X		X	
		b/L) Type non homologué		X		
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X	
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X	
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X	
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X	
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X	
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	
		a/L) Elargisseur de voie av./arr.: non conformité au procès verbal de reception-CEE.		X		
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X	
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X	
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Couche de protection de la corde affectée.		X		
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X			
		a/L) Pneumatique(s) monté(s) non conforme à la législation/suivant les indications du constructeur (sense de rotation,...)		X		
L.5.2.1 Roue de secours	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		
		b) Pas présent si exigée		X		
		c) Indicateur d'usure à la limite Profondeur du profil insuffisante	X			
5.3. Suspension						
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X		
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X	
		d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X	
		a/L) Ressort non certifié ou autorisé		X		
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	X		
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X		
		a/L) Léger dépassement de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre.	X	X		
		b/L) Dépassement excessive de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre. (Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.)		X		
		c/L) Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X		
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ⁽²⁾	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X		
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X	
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X	
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X	
		a/L) Léger dépassement de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre.	X			
		b/L) Dépassement excessive de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre. (Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.)		X		
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X	
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X	
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X		X
		c) Fuite audible dans le système.		X		
L.5.3.1 Suspension avant/arrière, fixation coque	Contrôle visuel	a) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement de la suspension. Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance	X			X
		b) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance. Soudure non conforme.	X			X
		c) Usure importante sans risque de perturbation du bon fonctionnement de la suspension. Usure importante avec risque de défaillance	X			X
		d) Dissymétrie mineure Dissymétrie majeure	X			X
L.5.3.2 Balancier	Contrôle visuel	a) Jeu mineur Jeu important	X			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Erou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple Erou(s) complètement lâchés Erou(s) de fixation fait (font) défaut	X	X	X	
		c) Non conforme		X		
		d) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement. Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance	X		X	
		e) Légère déformation sans risque de perturber le fonctionnement. Déformation importante	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X		X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.		X		X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage Résistance insuffisante des pièces.		X		X
		a/L) Contrôle impossible manque de propreté/conditions hygiéniques insuffisantes		X		
		b/L) Soudage châssis/coque non conforme		X		
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X		
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X		
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X		X	
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X				
		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	
		a/L) Attestation GPL/GNC/LPG: validité périmée/fait défaut/non conforme.			X		
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X		X	
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X			

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		h) Accouplement trop faible.		X		
		a/L) Attache-remorque/selette du véhicule non agréée		X		
		b/L) Plaquette attache-remorque fait défaut ou illisible	X			
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X	
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X		
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X		X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Fixation de la protection de chaîne de transmission du motorcycle endommagée sans risque de se blesser. Avec risque potentiel de se blesser Protection fait défaut	X			
		b/L) Protection de chaîne de transmission du motorcycle non conforme sans risque de se blesser Avec risque de se blesser		X		
		c/L) Pignon de transmission du motorcycle légèrement usé sans risque de défaillance Pignon de transmission du motorcycle fortement usé avec risque de défaillance	X			
		d/L) Pignon de transmission du motorcycle légèrement endommagé sans risque de défaillance Pignon de transmission du motorcycle fortement endommagé avec risque de défaillance	X			
		e/L) Fonctionnement d'embrayage non progressif Course d'actionnement trop importante	X			
		f/L) Pédale d'embrayage non conforme		X		
		g/L) Boite de vitesse ; fixation détériorée, manifestement gravement endommagée		X		
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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	
L.6.1.1 Point de remorquage avant/arrière à utilisation exclusive en cas de dépannage	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans réduction du fonctionnement Majeur endommagement avec réduction du fonctionnement	X			
		b) Fixation non conforme		X		
		c) Robustesse insuffisante		X		
		d) Fait défaut		X		
6.2. Cabine et carrosserie						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X		X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X		X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X		X
		d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X	
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X		
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X	
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X	
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X	
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X	
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X(*)	X		
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.	X	X		
		a/L) Nombre de sièges ne correspond pas avec l'inscription au certificat d'immatriculation	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	
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X		
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X		X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X		X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).	X		X	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes..	X		X	
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X	
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.6.2.1 Berceau avant	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur	a) Jeu mineur sans risque de défaillance	X			
		Jeu important sans risque de défaillance		X		
		Jeu important avec risque de défaillance			X	
		b) Fixation non conforme		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	Fixation défectueuse			X	
		c) Légère déformation sans influence à la performance	X			
		Déformation majeure avec influence à la performance		X		
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance	X			
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	Soudure non conforme		X		
		a) Corrosion mineure non affectant la rigidité de l'ensemble	X			
		Corrosion excessive affectant la rigidité de l'ensemble		X		
		b) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X			
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	Endommagement avec risque potentiel pour la sécurité		X		
		c) Fixation endommagée ou non conforme		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	d) Equipement non conforme		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Déformation légère sans risque pour la sécurité Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité	X	X		
L.6.2.3 Cadre motorcycle	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans risque pour la sécurité Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité	X		X	
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s) Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation		X	X	
		c) Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motorcycle Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motorcycle	X		X	
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance. Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité Soudure non conforme.	X	X	X	
L.6.2.4 Carénage motorcycle	Contrôle visuel	a) Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route		X		
		b) Présence d'un élément saillant, pointu ou tranchant		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Légèrement endommagé (fissures cassures) Fortement endommagé avec risque pour la sécurité	X			
		d) Type non conforme		X		
		e) Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurité Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité	X		X	
L.6.2.5 Publicité sur les taxis	Contrôle visuel	a) Publicité non conforme sur la carrosserie	X			Point de contrôle applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2017
		b) Publicité sur les vitres		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
		b) Ancrage desserré.		X		
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X		
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X			
		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		À partir du 20 mai 2023
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		À partir du 20 mai 2023
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X		
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X		
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
7.2. Extincteur (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant.		X		
		b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).	X		X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)			
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X	
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X		
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemment inopérant.	X(*)		X	
		b) Commande mal fixée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X(*)	X		
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manquant (si requis).	X	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totalemment inopérant.	X	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	X	X		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Dispositif inopérant.		X		
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X		
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X		
		e) Altération ou manipulation évidente.		X		
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X		
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X		
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Plaque manquante ou illisible		X		
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X		
		b) Manifestement inopérant.		X		
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X		
		b) Câblage endommagé.		X		
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		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		À partir du 20 mai 2023
L.7.1 Veste de sécurité	Contrôle visuel	a) Veste de sécurité manquante	X			
		b) Marquage d'homologation fait défaut	X(*)			
L.7.2. Taximètre	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		
		b) Fait défaut		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X		X
8.2. Émissions à l'échappement						
L.8.2 Etat moteur	Contrôle visuel	Contrôle des émissions non possible		X		
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	<p>- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V⁷: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁷: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾. mesures non applicables aux moteurs à deux temps</p>	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur;		X		
		<p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5%, ou - 3,5% <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,5% - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3% <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,3%⁷ - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾.</p>		X		
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur		X		
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.2 Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		
8.2.2.2 Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV ⁸ . Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁹:</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 à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>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;</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃;</p>	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des 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, ou pour les véhicules indiqués dans les exigences⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾, 1,5 m⁻¹.¹⁰</p> <p>ou <u>0,7 m⁻¹</u>¹¹</p>		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>4. Les véhicules sont 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. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>					
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques						
Interférences radio (X) ⁽²⁾		Une des exigences applicables ⁽¹⁾ n'est pas satisfaite.	X			
L.8.3 Fumée moteur	Contrôle visuel	a) Léger dégagement	X			
		b) Dégagement excessif		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃						
9.1. Portes						
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X		
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X		
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
		e) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur de porte insuffisante.	X		X	
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X		
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X		X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X			
		d) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X		X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X		X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X		X	
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X		X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Risque de blessures.	X		X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Totalemment inopérants.	X		X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X		X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur ou espace insuffisant.	X	X		
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X	
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X		
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X		
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totale inopérants.	X(*)	X		
9.9. Inscriptions (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Informations erronées.	X(*)	X		
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ⁽²⁾						
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ⁽¹⁾ concernant cette forme de transport.		X		
9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ⁽²⁾						
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X			
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totaleme nt inopérant(s).	X		X	
		e) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .			X	
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X	
		d) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .			X	
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ⁽²⁾						
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X		
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
		Risque de blessures.		X		
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Sécurité de la conduite affectée.	X		X	

1. Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
2. 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2012.
3. 48% % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.
4. 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.
7. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
9. Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
10. Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (*) Défectuosités ou non-conformités mineures ne donnant pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique périodique à 6 mois, conformément à l'alinéa 5 du paragraphe 1 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. »

Chapitre II – Modifications du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Art. 2. Le paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Tout type de véhicule routier, visé par

- le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles,
- le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,
- la directive 2007/46/CE modifiée 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, doit faire l'objet d'une réception par type européenne.

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type européenne est désigné «type de véhicule homologué». »

Art. 3. Le paragraphe 3 de l'article 40 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité est remplacé par le libellé suivant:

« (3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous 2) a) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire du numéro de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire:

- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, suivant un modèle défini par le ministre;
- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire. »

Art. 4. Le paragraphe 1^{er} de l'article 42 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité est remplacé par le libellé suivant:

« (1) Les tarifs que la SNCA est en droit de percevoir sont fixés, hors taxe sur la valeur ajoutée, comme suit:

1	délivrance d'une copie d'un procès-verbal de réception ou d'un autre document	8,70 euros;
2	délivrance d'une attestation	16,96 euros;

3	contrôles relatifs à des véhicules destinés à des transports 'ADR' ou 'ATP'	
	a) délivrance de l'agrément	66,96 euros;
	b) vérifications périodiques	40,00 euros;
4	détermination de la vitesse par construction d'un véhicule	40,00 euros;
5	détermination des émissions d'échappement d'un véhicule	4,35 euros;
6	délivrance de l'attestation de conformité pour les autocars et les remorques autorisés à circuler à 100 km/h sur les autoroutes étrangères	40,00 euros;
7	frappe d'un numéro d'identification	36,52 euros;
8	établissement du document "Preuve de conformité à la directive 96/53/CE"	50,00 euros;
9	vérification des données relatives à l'immatriculation et au contrôle technique d'un véhicule en vue de la délivrance d'une autorisation de transport international	3,04 euros;
10 (Abrogé à partir du 1 ^{er} septembre 2016)	a) délivrance d'un disque de taxi de la série courante	22,61 euros;
	b) délivrance d'un duplicata d'un disque de taxi	42,17 euros;
	c) mise à disposition d'un disque de taxi de remplacement:	
	-i. pendant les sept premiers jours ouvrables	p.m.;
	-ii. à partir du huitième jour ouvrable, par jour	3,04 euros;
11	travaux en régie (<i>par demi-heure entamée</i>)	37,83 euros;
12	a) mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges	62,61 euros;
	b) délivrance d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges	3,04 euros;
13	caution pour la mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques)	100,00 euros;
14	délivrance d'une vignette de conformité	19,13 euros;
15	vérifications quant à la conformité d'un véhicule, d'un système ou d'un composant, ne donnant pas lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle	
	a) système au composant	16,96 euros
	b) véhicule dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg	26,96 euros
	c) véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg	53,91 euros;

16	vérifications quant à la conformité d'un véhicule modifié ou transformé par rapport au type réceptionné, donnant lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle, lorsqu'il s'agit pour le(s) élément(s) modifié(s) :	
	a) des pneumatiques, des jantes, du volant, d'un spoiler, d'un feu	26,96 euros;
	b) d'un siège, d'une ceinture de sécurité	26,96 euros;
	c) de l'aménagement extérieur (bull bar, échappement, attache-remorque ou autres éléments similaires)	53,91 euros;
	d) de l'aménagement intérieur (adaptations spéciales, etc.)	53,91 euros;
	e) de la suspension, de la puissance du moteur, du carburant, des freins, des ancrages ou d'autres éléments similaires	107,83 euros;
17	réception par type nationale d'un type de véhicule et réception nationale individuelle d'un véhicule complet	
	a) frais de constitution du dossier	107,83 euros;
	b) vérification des documents techniques et	107,83 euros;
	c) administratifs	
	d) vérification de la conformité des éléments du véhicule	107,83 euros;
	e) établissement du procès-verbal de réception (PVR)	107,83 euros;
	f) indemnité pour travaux administratifs	107,83 euros;
	g) contrôle de production	107,83 euros;

»

Art. 5. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

François BAUSCH

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- a) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil;
- b) le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

1. Dispositions générales.

Faisant suite à la publication au Mémorial de la loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation, le présent projet de règlement grand-ducal a notamment pour objet d'apporter des modifications à la réglementation relative à la réforme du contrôle technique (article 1^{er}) dont celles apportées à l'article 2,3 et 4 ont des répercussions sur le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

2. Justification de l'urgence.

La loi du 5 juillet 2016 précitée prévoit dans son article 13 paragraphe 5 des points de contrôle technique pour les véhicules immatriculés comme taxi, qui doivent être incorporés dans l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, avant l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016 précitée, le 1^{er} septembre 2016.

3. Commentaire des articles.

Ad art. 1^{er}

Pour le contrôle technique d'un véhicule immatriculé comme taxi certains points de contrôle doivent être incorporés dans le tableau de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, afin de répondre aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 13 de la loi du 5 juillet 2016 précitée. À cette occasion, quelques imperfections textuelles seront redressées et deux points nationaux, au niveau des plaques d'immatriculation, seront rajoutés comme points de contrôle obligatoires.

Ad art. 2

Comme la directive 2002/24/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, ainsi que la directive 2003/37/CE modifiée 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 74/1450/CEE, ont été abrogées par le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, les références seront adaptées.

Ad art. 3

Une modification doit être apportée afin de redresser une erreur de référence. Il y a lieu de lire à l'article 40 paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité, 2) a) au lieu de b) i).

Ad art. 4

En appliquant la loi du 5 juillet 2016 précité la SNCA n'a plus l'autorisation de délivrer des disques taxis à partir du 1^{er} septembre 2016. Suite à cette modification le point 10 du tableau du paragraphe 1^{er}, de l'article 42 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 ne s'applique plus à partir de cette date.

Ad art. 5

Formule exécutoire.

Version coordonnée

du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 2. Parallèlement aux opérations de contrôle dans le centre exploité par un organisme de contrôle technique, celui-ci fait effectuer par son propre personnel le contrôle technique au moyen des installations et équipements mis à disposition à titre gratuit à l'organisme de contrôle technique par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique.

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

Chapitre 2.- L'organisation du contrôle technique

Art. 3. (1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments mentionnés à l'annexe II ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.

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

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

(2) Le contrôle technique complémentaire, effectué après la réparation ou la remise en conformité d'un véhicule devenue nécessaire suite à un contrôle antérieur faisant état d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures, porte essentiellement sur ces déficiences et non-conformités, lorsqu'il a lieu au cours des quatre semaines de validité du certificat émis lors de ce contrôle. Il en est de même du contrôle technique complémentaire qui a lieu dans les conditions de l'alinéa 2 du point 3. de l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 4. Les points techniques à vérifier en vertu de l'annexe II sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1^{er}.

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

Art. 5. Tout véhicule routier accédant aux installations de contrôle technique doit être assuré contre la responsabilité civile conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Art. 6. Dans l'intérêt d'une exécution conforme du contrôle technique, les inspecteurs de contrôle technique sont autorisés à conduire les véhicules routiers présentés et à se faire exhiber les documents de bord de ceux-ci ainsi que tous autres documents requis aux fins de la réception et du contrôle technique. L'omission de présenter les documents de bords demandés autorise l'organisme de contrôle technique à refuser l'accès au centre de contrôle technique.

Chapitre 3 .- Le certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique

Art. 7. Pour être admis à participer à la formation de base en vue de la qualification d'inspecteur de contrôle technique, le candidat doit être titulaire:

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

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

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

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

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

Art. 8. (1) A l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe III.

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

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

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

Le candidat qui a obtenu une ou deux notes insuffisantes supérieures ou égales à 20 points, est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires portant sur la ou les matières dans laquelle il a obtenu une note insuffisante. Pour se soumettre aux épreuves supplémentaires, la condition dont question à l'alinéa 4 de l'article 7 n'est pas requise.

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

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

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

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

Art. 9. La commission d'examen instituée en vertu de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955 a pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études dans le cadre de la formation de base, comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Ladite commission a également comme attributions :

1. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à la formation de base ;
2. d'émettre un avis quant aux dispenses visées à l'article 7 ;
3. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen ;
4. d'établir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, en vue de la délivrance des certificats de qualification d'inspecteur de contrôle technique.

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

La Commission d'examen se compose de trois membres dont un est nommé sur proposition du ministre.

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

La commission d'examen est assistée par un secrétaire. Elle peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

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

La commission d'examen délibère valablement si les trois membres sont présents. Les membres de la commission d'examen ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les attributions de la commission dont question à l'alinéa 2, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

Art. 10. Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre annuellement une formation continue.

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

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

Chapitre 4.- Le certificat de contrôle technique

Art. 11. Le certificat délivré suite à un contrôle technique est conforme au modèle reproduit à l'annexe IV. Le papier utilisé à ces fins doit être protégé contre la falsification moyennant un filigrane représentant le logo commercial ou la marque figurative de l'organisme de contrôle technique.

Art. 12. L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle. Ce traitement doit être conforme à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Chapitre 5.- Le contrôle technique routier

Art. 13. (1) Les opérations relatives au contrôle technique routier sont effectuées par les inspecteurs du ou des organismes de contrôle technique que le ministre a désignés à cet effet. Ces

inspecteurs doivent être titulaires de l'agrément ministériel, en cours de validité, prévu à l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955 et être assermentés.

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

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

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

Art. 14. Les inspecteurs sélectionnent dans la mesure du possible les véhicules à soumettre à un contrôle technique routier initial selon l'ordre de priorité suivant :

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

Art. 15. (1) Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 14 font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 16. (1) L'organisme de contrôle visé à l'article 13 pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 15.

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

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

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

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

Art. 17. (1) Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au ministre:

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

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

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

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

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

(3) Le tarif unitaire que l'organisme de contrôle technique est en droit de percevoir du conducteur conformément à l'alinéa 6 du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, en fonction du nombre d'essieux du véhicule comme suit :

- | | |
|---|----------|
| 1. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 2 essieux | 22 euros |
| 2. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 3 essieux | 30 euros |

Pour les véhicules ayant plus de 3 essieux, le tarif sous 2. est augmenté de 8 euros par essieu supplémentaire.

Les tarifs prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs des opérations de contrôle technique routier des véhicules ne présentant aucune déféctuosité ou non-conformité critique ou majeure et qui sont à charge de l'Etat sont arrêtés par voie de contrat de gestion à conclure entre l'Etat et l'organisme de contrôle technique désigné en vertu de l'article 13.

Chapitre 6.- Les conditions à respecter par les organismes de contrôle technique

Art. 18. Le système d'assurance qualité dont doit justifier tout organisme de contrôle technique requiert son accréditation selon la norme ISO-CEI 17020.

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

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

Art. 19. Les organismes de contrôle technique sont tenus d'informer le ministre des tarifs appliqués ainsi que de toute modification qu'ils y apportent.

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

Art. 20. La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers et dont le modèle-type est arrêté à l'annexe VI.

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

Chapitre 7.- La commission du contrôle technique

Art. 21. (1) La commission du contrôle technique instituée en vertu de l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955, a pour mission d'instruire les demandes en vue de l'obtention ou de la modification de l'agrément comme organisme de contrôle technique et d'émettre un avis motivé au ministre.

Ladite commission a également comme attributions :

1. de vérifier si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément comme organisme de contrôle technique sont remplies ;
2. d'instruire les dossiers en relation avec les recours introduits contre une décision d'un organisme de contrôle technique ;

3. d'effectuer les enquêtes administratives en vue d'une décision ministérielle de suspension ou de retrait de l'agrément comme organisme de contrôle technique ;
4. d'instruire les dossiers et d'émettre un avis en vue d'une décision ministérielle de retrait, de limitation de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi ou de renouvellement de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique.

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

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

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

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

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

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

Si l'arrêté ministériel porte limitation de la durée de validité de l'agrément, l'intéressé est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur son agrément endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre recommandée. L'arrêté ministériel devient effectif respectivement le jour de l'inscription de la mention restrictive ou, à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale dans les conditions de l'alinéa 6. Il devient effectif au jour de cette notification.

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

La commission se compose

- d'un représentant du ministre ;
- d'un représentant proposé par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions ;
- d'un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions ;
- d'un représentant proposé par la confédération luxembourgeoise du commerce ;
- d'un représentant proposé par la fédération des artisans.

Dans le cadre des attributions dont question au, point 4 de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, la commission se compose exclusivement des membres représentant respectivement le ministre et le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

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

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

La présidence de la commission est assurée par le représentant du ministre.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Les membres de la commission ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les missions et attributions de la commission dont question au paragraphe 1^{er}, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

(4) Conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955, les frais relatifs à l'instruction des dossiers sont fixés comme suit :

1. Délivrance d'un agrément comme organisme de contrôle technique	7.500 euros
2. Modification d'un agrément	1.500 euros
3. Vérification des conditions d'un agrément	3.000 euros

Les frais d'éventuels experts ne sont pas compris dans les tarifs sous 1., 2., et 3.

Chapitre 8.- Dispositions finales

Art. 22. Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2^{bis} de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 s'appliquent au présent règlement.

Art. 23. Le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité est modifié comme suit :

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

« La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises compte. Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6). »

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

« La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal 26 janvier 2016 précité.

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

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal 26 janvier 20016 précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/EU précité.

Lorsque des déficiences ou non-conformités majeures ou critiques ou des déficiences ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un

véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal 26 janvier 2016 précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

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

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

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

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

« (1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des déficiences ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal 26 janvier 2016 précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1^{er}, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

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

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

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

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

- déficence ou non-conformité critique = 40
- déficence ou non-conformité majeure = 10
- déficence ou non-conformité mineure = 1

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

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

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

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

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

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

dans laquelle:

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

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

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

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

Art. 24. Le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers est abrogé.

Art. 25. La référence au présent règlement se fait sous la forme suivante : « règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers».

Art. 26. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Économie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

François BAUSCH

Le Ministre des Finances

Pierre GRAMEGNA

Le Ministre de l'Éducation nationale
de l'Enfance et de la Jeunesse

Claude MEISCH

Le Ministre de l'Économie

Étienne SCHNEIDER

Annexe I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DU CONTROLE TECHNIQUE

I. Installations et équipements

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

Les installations et les équipements comprennent au moins:

- 1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité;
- 2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré;
- 3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, afficher et enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes;
- 4) pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher;
ou
un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques;
- 5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
- 6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
- 8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:
 - a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
 - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
 - c) pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:
 - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
 - vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;
- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;

- 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure;
- 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
- 12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
- 13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
- 14) à partir du 20 mai 2023, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
- 15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

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

II. Étalonnage des équipements de mesure

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

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

TABLEAU I¹

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

TABLEAU I¹

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

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

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

Annexe II

1. Contrôle technique

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE

1. GÉNÉRALITÉS

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

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

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

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

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

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

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

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

Le contrôle doit porter sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau suivant.

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			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) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X		
		b) Inscription manquante ou illisible		X		
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X		
		a/L) Dimension plaque non conforme à la législation, sauf inscription dans le certificat d'immatriculation		X		
		b/L) Couleur plaque non conforme à la législation		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(*)			
L.0.1 Signe distinctif « L » ancien modèle	Contrôle visuel	fait défaut/non-réglementaire/état	X(*)			
L.0.2 Plaque d'identification du constructeur	Contrôle visuel	a) Plaquette manquante ou introuvable		X		
		b) Incomplet ou illisible	X			
		c) Emplacement ou inscriptions ne correspondent pas aux COC du véhicule ou aux registres		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.3. Disque Taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			<p>Taxis disposant d'une autorisation d'exploitation communale ou ministérielle pour l'aéroport de Luxembourg conformément à la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services des taxis et n'ayant pas encore effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.</p> <p>Point de contrôle abrogé à partir du 1.3.2017</p>
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée (Absence d'une autorisation communal ou ministérielle)		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.4. Affichage et équipements pour véhicule de location avec chauffeur	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X			
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée		X		
L.0.5 Equipement	Contrôle visuel	Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationales sans influence sur la sécurité ; avec influence sur la sécurité.	X		X	
L.0.6. Assurance	Contrôle visuel	Défaut d'assurance valable	Contrôle technique refusé			
L.0.7 Taxes sur les véhicules automoteurs	Contrôle visuel	Défaut d'une preuve de paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle technique refusé			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.8 Licence d'exploitation de taxi	Contrôle visuel	Défaut de licence d'exploitation de taxi valable	Contrôle technique refusé			<p>Point de contrôle applicable à partir du 1^{er} septembre 2016 pour tous les taxis ayant effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et tous taxis nouvellement immatriculés.</p> <p>Applicable à partir du 1^{er} mars 2017 pour tous les taxis</p>

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.9 Autorisation d'exploitation de taxi communale ou ministérielle (pour l'aéroport de Luxembourg) pour les taxis qui ne disposent pas de licence d'exploitation.	Contrôle visuel	Défaut d'une autorisation d'exploitation de taxi communale ou ministérielle (pour l'aéroport de Luxembourg) valable	Contrôle technique refusé			Point de contrôle applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2016 pour tous les taxis ayant effectué l'échange d'autorisation dans le cadre de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et tous taxis nouvellement immatriculés. Applicable à partir du 1 ^{er} mars 2017 pour tous les taxis

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.10 Carnet de métrologie	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		Point de contrôle applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2017 pour tous les taxis avec une licence d'exploitation de taxi valable
		b) Numéro du scellement ne correspond pas aux données du scellement du taximètre ou du carnet métrologique		X		
		c) Fait défaut		X		
L.0.11 Plaque-zone-taxi/plaque-communale	Contrôle visuel	d) Mal fixée	X			
		e) Fait défaut		X		
		f) Non conforme			X	
L.0.12 Tableau-taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	
L.0.13 Affiche des tarifs	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			
		b) Fait défaut		X		
		c) Non conforme			X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X	
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X		
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X		
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X		
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X		
		d) Mauvais fonctionnement.		X		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive Fonctionnalité réduite.		X	X	
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X			
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X		
		d) Fuite ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X	
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X		
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X		
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X	
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X		
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X		
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X		
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X	
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X	
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X	
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X				
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X				
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X				
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X		
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X		X	
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X		X	
		d) Conduites mal placées Risques d'endommagement.	X			X	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X		
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X			X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X		
		e) Flexibles poreux.		X		
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)		X		
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X		
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X	
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X		
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X		
		c) Absence de tambour ou de disque.			X	
		d) Plateau mal fixé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X	
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément Performances de freinage réduites.		X	X	
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X		
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X		
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X		
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X		
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X	
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X	
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X	
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X	
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X		
		a/L) Entrave du mouvement du système de freinage Entrave excessive du mouvement du système de freinage	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			
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
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				
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X			
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X		
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à 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 (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X			
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X			X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.2 Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b)	Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
			Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.			X
		c)	Freinage non modérable (broutement).		X	
	d)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X		
	e)	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X		
1.2.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.		Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ¹ : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1 ^{er} janvier 2012: <ul style="list-style-type: none"> - catégorie M₁: 58 % - catégories M₂ et M₃: 50 % - catégorie N₁: 50 % - catégories N₂ et N₃: 50 % - catégories O₂, O₃ et O₄ <ul style="list-style-type: none"> - pour les semi-remorques: 45%² - pour les semi-remorques plateaux: 50% 		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	<p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> – catégories M₁, M₂ et M₃: 50%³ – catégorie N₁: 45% – catégories N₂ et N₃: 43%⁴ – catégories O₂, O₃ et O₄: 40%⁵ <p>3. Autres catégories</p> <ul style="list-style-type: none"> – catégories L (les deux freins ensemble): – catégorie L1e: 42 % – catégories L2e, L6e: 40 % – catégorie L3e: 50 % – catégorie L4e: 46 % <p>catégories L5e, L7e: 44 %</p> <p>catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X		
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p>		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>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.</p> <p>Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.</p>		X	X	
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	<p>L'effort de freinage est inférieur à 50 %⁶ de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.</p>		X	X	
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	<p>Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.</p>		X	X	
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	<p>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.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.</p>		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne..	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X		
		b) Le système ne fonctionne pas.		X		
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X		
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X		
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X		
		d) Câblage endommagé.		X		
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
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		À partir du 20 mai 2023
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X		
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X		X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X		X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X		X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X			X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X		X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X		X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X		X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation		X	X	
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X	
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X	
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X		
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X		
		f) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Fonctionnement affecté.		X	X	
		g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X		X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X		
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X		
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X			
		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

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X		
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
3. VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	<p>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)</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X(*)	X		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	<p>a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X	X		
		<p>b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences⁽¹⁾, (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).</p> <p>À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.</p>	X(*)	X		
		<p>c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p> <p>Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.</p>		X	X	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	<p>a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences⁽¹⁾. (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)</p> <p>Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.</p>		X		
				X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X		X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X(*)		X	
		c) Mauvaise fixation du feu.			X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ⁽¹⁾ .			X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	À partir du 20 mai 2023
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.			X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X	À partir du 20 mai 2023
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X		
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X		
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X		
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X(*)			
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour						
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X		
		b) Glace défectueuse.		X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)			
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X		
				X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X(*)	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X	X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X		
4.3.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X		
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse						
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)	X		
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X(*)		X	
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X(*)		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X(*)		X	
4.5.2. Réglage (X) ⁽²⁾	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X(*)		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Totalemment inopérant.	X		X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X			
		b) Glace défectueuse.	X(*)			
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)		X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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(*)			
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X(*)		X	
4.7.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X(*)		X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute.	X(*)		X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X		X	
L.4.8.1 Signalisation du plateau élévateur	Contrôle visuel	a) Nombre insuffisant (feux, cônes ou drapeaux de signalisation) ne créant pas de risque Nombre insuffisant créant un risque Fait défaut	X		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Non conforme		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 conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X		
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X		
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X		X
L.4.10 Phares et panneaux d'affichage spéciaux						
L.4.10.1 Phare(s) mobile(s) AV/AR	Contrôle visuel	a) Verre légèrement defectueux. (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement defectueux (lumière émise affectée). Verre fait défaut	X(*)	X		
		b) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Nombre de feux incorrect		X		
		d) Hors fonctionnement		X		
		e) Couleur non conforme		X		
		f) Branchement ne correspond pas à la réglementation		X		
		g) Présence non autorisée		X		
L.4.10.2 Gyrophares (Feux clignotants et autres signalisations lumineuses)	Contrôle visuel	a) Verre légèrement defectueux. (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement defectueux (lumière émise affectée). Verre fait défaut	X			
		b) Un feu de plusieurs hors service Tous les feux sur le nombre total des feux hors service	X			
		c) Présence non autorisée		X		
		d) Couleur non conforme		X		
L.4.10.3 Panneau lumineux Taxi	Contrôle visuel	a) Verre légèrement defectueux (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement defectueux (lumière émise affectée). Panneau lumineux fait défaut	X			
		b) Couleur non conforme		X		
		c) Verre ou panneau non conforme		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Feu hors fonctionnement		X		
L4.10.4 Panneau lumineux auto-école	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise). Verre fortement défectueux (lumière émise affectée). Panneau lumineux fait défaut	X			
		b) Feu hors service		X		
		c) Présence non autorisée		X		
		d) Couleur du verre ou du panneau non conforme		X		
		e) Branchement ne correspond pas à la réglementation		X		
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X(*)	X		X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X	
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X		
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X		
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X(*)	X		
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X		
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X		
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X		
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X		
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X		
		a/L) Batterie déchargée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	
			Mineure	Majeure	Critique		
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION							
5.1. Essieux							
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X		
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X		X	
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X		X	
		a/L) Plaquette d'homologation non lisible Plaquette manquante	X			X	
		b/L) Type non homologué			X		
5.1.2. Porte-fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X		
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		X	
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		X	
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X	
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X	
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	
		a/L) Elargisseur de voie av./arr.: non conformité au procès verbal de réception-CEE.		X		
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X	
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X	
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Couche de protection de la corde affectée.		X		
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X			
		a/L) Pneumatique(s) monté(s) non conforme à la législation/suivant les indications du constructeur (sense de rotation,...)		X		
L.5.2.1 Roue de secours	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		
		b) Pas présent si exigée		X		
		c) Indicateur d'usure à la limite Profondeur du profil insuffisante	X			
5.3. Suspension						
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X		
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X		
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X	
		a/L) Ressort non certifié ou autorisé		X		
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X		X	
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X		
		a/L) Léger dépassement de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre.	X		X	
		b/L) Dépassement excessive de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre. (Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.)		X		
		c/L) Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X		
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ⁽²⁾	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X		
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X		
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X		
		a/L) Léger dépassement de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre.	X			
		b/L) Dépassement excessive de la valeur limite de la géométrie du train avant/arrière mesurée avec le ripomètre. (Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.)		X		
5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X		
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X			
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		X		
		c) Fuite audible dans le système.		X		
L5.3.1 Suspension avant/arrière, fixation coque	Contrôle visuel	a) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement de la suspension. Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance	X		X	
		b) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance. Soudure non conforme.	X		X	
		c) Usure importante sans risque de perturbation du bon fonctionnement de la suspension. Usure importante avec risque de défaillance	X		X	
		d) Dissymétrie mineure Dissymétrie majeure	X		X	
L.5.3.2 Balancier	Contrôle visuel	a) Jeu mineur Jeu important	X		X	
		b) Erou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple Erou(s) complètement lâchés Erou(s) de fixation fait (font) défaut	X		X	
					X	
		c) Non conforme			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement. Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance	X		X	
		e) Légère déformation sans risque de perturber le fonctionnement. Déformation importante	X		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1.État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X		X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.		X		X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage Résistance insuffisante des pièces.		X		X
		a/L) Contrôle impossible manque de propreté/conditions hygiéniques insuffisantes		X		
		b/L) Soudage châssis/coque non conforme		X		
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X		
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X		X

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Attache-remorque/selette du véhicule non agréé		X		
		b/L) Plaquette attache-remorque fait défaut ou illisible	X			
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X	
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X		
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X	
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X		X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Fixation de la protection de chaîne de transmission du motorcycle endommagée sans risque de se blesse. Avec risque potentiel de se blesser Protection fait défaut	X		X X	
		b/L) Protection de chaîne de transmission du motorcycle non conforme sans risque de se blesser Avec risque de se blesser		X	X	
		c/L) Pignon de transmission du motorcycle légèrement usé sans risque de défaillance Pignon de transmission du motorcycle fortement usé avec risque de défaillance	X		X	
		d/L) Pignon de transmission du motorcycle légèrement endommagé sans risque de défaillance Pignon de transmission du motorcycle fortement endommagé avec risque de défaillance	X		X	
		e/L) Fonctionnement d'embrayage non progressif Course d'actionnement trop importante	X		X	
		f/L) Pédale d'embrayage non conforme			X	
		g/L) Boite de vitesse ; fixation détériorée, manifestement gravement endommagée			X	
		6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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	
L.6.1.1 Point de remorquage avant/arrière à utilisation exclusive en cas de dépannage	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans réduction du fonctionnement	X			
		Majeur endommagement avec réduction du fonctionnement		X		
		b) Fixation non conforme		X		
		c) Robustesse insuffisante		X		
		d) Fait défaut		X		
6.2. Cabine et carrosserie						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X		
		Chute probable.			X	
		b) Montant mal fixé.		X		
		Stabilité compromise.			X	
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X		
		Risque pour la santé des passagers.			X	
		d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ .		X		
		Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		X	X	
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X		
		c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X	
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X	
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X		X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X		X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X		X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X(*)			X
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.	X			X
		a/L) Nombre de sièges ne correspond pas avec l'inscription au certificat d'immatriculation	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
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X		
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X		X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X		X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).	X		X	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes..	X		X	
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X	
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.6.2.1 Berceau avant	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur	a) Jeu mineur sans risque de défaillance	X			
		Jeu important sans risque de défaillance		X		
		Jeu important avec risque de défaillance			X	
		b) Fixation non conforme		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	Fixation défectueuse			X	
		c) Légère déformation sans influence à la performance	X			
		Déformation majeure avec influence à la performance		X		
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance	X			
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	Soudure non conforme		X		
		a) Corrosion mineure non affectant la rigidité de l'ensemble	X			
		Corrosion excessive affectant la rigidité de l'ensemble		X		
		b) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X			
		Endommagement avec risque potentiel pour la sécurité		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	c) Fixation endommagée ou non conforme		X		
		d) Equipement non conforme		X		
		e) Déformation légère sans risque pour la sécurité	X			
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
L.6.2.3 Cadre motorcycle	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans risque pour la sécurité Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité	X		X	
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s) Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation		X	X	
		c) Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motorcycle Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motorcycle	X		X	
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance. Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité Soudure non conforme.	X	X	X	
L.6.2.4 Carénage motorcycle	Contrôle visuel	a) Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route		X		
		b) Présence d'un élément saillant, pointu ou tranchant		X		
		c) Légèrement endommagé (fissures cassures) Fortement endommagé avec risque pour la sécurité	X		X	
		d) Type non conforme		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurité Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité	X	X		
L.6.2.5 Publicité sur les taxis	Contrôle visuel	a) Publicité non conforme sur la carrosserie	X			Point de contrôle applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2017
		b) Publicité sur les vitres		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
		b) Ancrage desserré.		X		
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X		
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X			
		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		À partir du 20 mai 2023
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		À partir du 20 mai 2023
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X		
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système. b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X		
7.2. Extincteur (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant.		X		
		b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).	X		X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)			
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X	
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X		
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemment inopérant.	X(*)	X		
		b) Commande mal fixée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X(*)	X		
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manquant (si requis).	X	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totale inopérant.	X	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totale inopérant.	X	X		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Dispositif inopérant.		X		
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X		
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X		
		e) Altération ou manipulation évidente.		X		
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X		
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X		
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X		
		e) Plaque manquante ou illisible		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X		
		b) Manifestement inopérant.		X		
7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X		
		b) Câblage endommagé.		X		
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		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		À partir du 20 mai 2023
L.7.1 Veste de sécurité	Contrôle visuel	a) Veste de sécurité manquante	X			
		b) Marquage d'homologation fait défaut	X(*)			
L.7.2. Taximètre	Contrôle visuel	a) Non conforme		X		
		b) Fait défaut		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X		X
8.2. Émissions à l'échappement						
L.8.2	Etat moteur	Contrôle visuel	Contrôle des émissions non possible		X	
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	<p>- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V⁷: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾ ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁷: mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾. mesures non applicables aux moteurs à deux temps</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: 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⁾ .		X		
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur		X		
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.2 Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X		
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X		
8.2.2.2 Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV ⁸ : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁹:</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 à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>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;</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃;</p>	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des 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, ou</p> <p>pour les véhicules indiqués dans les exigences⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,</p> <p>1,5 m⁻¹.¹⁰</p> <p>ou <u>0,7 m⁻¹</u>¹¹</p>		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>4. Les véhicules sont 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. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>					
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques						
Interférences radio (X) ⁽²⁾		Une des exigences applicables ⁽¹⁾ n'est pas satisfaite.	X			
L.8.3 Fumée moteur	Contrôle visuel	a) Léger dégagement	X			
		b) Dégagement excessif		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃						
9.1. Portes						
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X		
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X		
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
		e) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur de porte insuffisante.	X		X	
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X		
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X		X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X			
		d) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X		X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X		X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
9.4. Sièges						
9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X			
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 ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Risque de blessures.	X			
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Totalemt inopérants.	X			
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X		
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur ou espace insuffisant.	X	X		
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X	
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X		
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X		
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalemment inopérants.	X(*)	X		
9.9. Inscriptions (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Informations erronées.	X(*)	X		
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ⁽²⁾						
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ⁽¹⁾ concernant cette forme de transport.		X		
9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ⁽²⁾						
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X			
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X		X	
		e) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .			X	
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X		X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X	
		d) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .			X	
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application
			Mineure	Majeure	Critique	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ⁽²⁾						
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X		
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
		Risque de blessures.		X		
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
		Sécurité de la conduite affectée.		X		

1. Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
2. 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2012.
3. 48% % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.
4. 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.
7. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
9. Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
10. Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (*) Défectuosités ou non-conformités mineures ne donnant pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique périodique à 6 mois, conformément à l'alinéa 5 du paragraphe 1 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

2. Contrôle technique routier

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

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 par tout autre moyen approprié.

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

3. *CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFECTUOSITÉS DES VÉHICULES*

Le texte couvre 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, au cas par cas.

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

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) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		(b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		(c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
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 de 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	
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	(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	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	(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 de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").		X	X
		(b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
		(c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		(d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		(e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		(b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		(c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		(d) Mauvais fonctionnement.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Verrouillage insuffisant.		X	
		(b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		(c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		(d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		(e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, 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	
		(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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		(b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		(c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		(d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		(e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		(f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
		(g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	(a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque min. atteinte). Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque minimum 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		(d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
		(e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
		(f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	
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.	(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 anti-poussière 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		
		(f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et	Contrôle visuel.	(a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
indicateurs		(b) Levier défectueux.		X	
		(c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	(a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de 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.	Manquant.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Efficacité insuffisante.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	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. 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	
		(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
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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% ⁶ 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 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(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
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
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	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 anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon anti poussière 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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
		(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 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	(a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		(b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		(c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	(a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		(b) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	X	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). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	X	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). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.	X	X	
		(c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	(a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.	X	X	
		(b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.	X	X	
		(c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		(b) Balai d'essuie-glace défectueux. Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation défectueux.	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). Lave-glace inopérant.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
3.6. Système de désembuage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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		
		(b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		(b) Mauvais montage de la source lumineuse.		X	
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	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, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		(b) Glace défectueuse		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
		(b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
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	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
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Fonctionnement retardé. Totalelement 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	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Totalelement inopérante.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ (plus de 25 % de différence).	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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		
		(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
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		(b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X	X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	(a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché	X	X	
		(b) Mauvaise fixation du catadioptre. Risque de chute	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		X	X
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		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	(a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		(b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		(c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, 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 catadioptrés non obligatoires (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu émetteur/rélecteur 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 catadioptré. 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	X	
		(b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		(c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		(d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		(e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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
		(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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	(a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		(b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	(a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		(b) Mauvais placement des frettes de jante. 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	
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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(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
		(b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		(c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		(d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	X	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 anti-poussière gravement détérioré. Capuchon anti-poussière 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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
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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		(b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
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 anti-poussière manquant ou cassé.	X	X	
		(h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9 Performance du moteur (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	(a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		(b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	(a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Risque de chute.		X	X
		(b) Montant mal fixé. Stabilité altérée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(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
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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	(a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		(b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		(b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
		(c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ⁽¹⁾		X	
		(d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		(e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		(b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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 de l'SRS fait état d'une défaillance du système. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	
7.2. Extincteur (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	(a) Manquant.		X	
		(b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Si exigé (par ex., taxis, autobus, autocars, etc.)	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		(b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	(a) Manquant ou incomplet.	X		
		(b) Non 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	X	
		(b) Commande mal fixée.	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	X	
		(b) Fonctionnement altéré. Totalemment inopérant.	X	X	
		(c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	(a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Dispositif inopérant.		X	
		(c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		(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	
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X)	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
		(c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.1.2 . Émissions gazeuses (E)	- Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁷ : 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, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères	(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: 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⁾ .		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI⁸</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>	(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	
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	-Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et EuroV ⁷ 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 base d'une appréciation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.	(a) les 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
	- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁹ Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD).				
	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;	(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ⁽¹⁾ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence, – pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m ⁻¹ , – pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m ⁻¹ , ou, pour les véhicules visés dans les exigences ⁽¹⁾ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ⁽¹⁾ : 1,5 m ^{-1 10} ou 0,7 m ^{-1 11}		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>(i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur 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>	(c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃;</p>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	4. les véhicules sont refusés si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycles d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles..				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>5. Pour éviter des essais inutiles, peuvent être refusés 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, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux.		X	
		(b) Mauvais état. Risque de blessures.	X	X	
		(c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		(d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	(a) Fonctionnement défectueux.		X	
		(b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	X	
		(c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		(d) 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	X	
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		(c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	(a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		(b) Protection du conducteur mal fixée. 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 inopérant.	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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.	X		
		Informations erronées.		X	
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
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 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. 2,2m/s² pour les véhicules de catégorie N₁, N₂ et N₃
7. Réceptionné par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
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 1er juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (E) Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Annexe III

EXIGENCES POUR LA FORMATION DE BASE

1. *Technique automobile*

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

2. *Méthodes d'essai*

3. *Appréciation des défauts et non-conformités*

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

5. *Exigences légales applicables concernant le contrôle technique*

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

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

ANNEXE IV

Modèle du certificat de contrôle technique

Logo commercial ou marque figurative	9) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE		Page 1/1
2) Numéro d'immatriculation: XX YYYY (L)			
5) Catégorie du véhicule: CATÉGORIE <small>complété par /Code</small>	1) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN		
Marque: MARQUE	4) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE		
<p align="center">Certificat de contrôle valable jusqu'au: 8) JJ.MM.AAAA</p> <p align="center">sous réserve des dispositions de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques</p>			
<p>3) Contrôle technique effectué à <i>LIEU DU CONTRÔLE</i>: le JJ.MM.AAAA</p> <p>6) Défauts et non-conformités constatés:</p> <p><u>mineures:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i></p> <p><u>majeures:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i></p> <p><u>critiques:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i></p> <p>7) Résultat du contrôle technique: Le véhicule sus-visé est <u>accepté</u> / <u>rejeté</u> / <u>interdit à la circulation</u></p> <p>10) Autres informations:</p> <p>9) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR</p>			
<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>			Identification de l'organisme d'accréditation
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution		<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>	

Modèle du certificat de contrôle technique routier (verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

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

1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE

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

2. DIRECTION

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

3. VISIBILITÉ

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

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

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

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

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

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

- 6.1. Châssis ou cadre et accessoires
- 6.1.1. État général
- 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
- 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)
- 6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement
- 6.1.5. Support de la roue de secours
- 6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage

- 6.1.7. Transmission
- 6.1.8. Supports de moteur
- 6.1.9. Performances du moteur
- 6.2. Cabine et carrosserie
- 6.2.1. État
- 6.2.2. Fixation
- 6.2.3. Porte et poignées de portes
- 6.2.4. Plancher
- 6.2.5. Siège du conducteur
- 6.2.6. Autres sièges
- 6.2.7. Commandes de conduite
- 6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
- 6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
- 6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

7. AUTRE MATÉRIEL

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

8. NUISANCES

- 8.1. Système de suppression du bruit
- 8.2. Émissions à l'échappement
- 8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé
- 8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
- 8.2.1.2. Émissions gazeuses
- 8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression
- 8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
- 8.2.2.2. Opacité
- 8.4. Autres points liés à l'environnement
- 8.4.1. Pertes de liquides

9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATEGORIES M₂ ET M₃

- 9.1. Portes
- 9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie
- 9.1.2. Issues de secours
- 9.2. Système de désembuage et de dégivrage
- 9.3. Système de ventilation et de chauffage
- 9.4. Sièges
- 9.4.1. Sièges passagers
- 9.4.2. Siège du conducteur
- 9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
- 9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
- 9.7. Escaliers et marches
- 9.8. Système de communication avec les voyageurs
- 9.9. Notices
- 9.10. Exigences concernant le transport d'enfants
- 9.10.1. Portes
- 9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux
- 9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
- 9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs
- 9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant
- 9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux



Annexe VI

Modèle de convention-type pour le
contrôle technique en externe

Entre

XXXXXXXXXX, représentée par xxx,

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

et

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

dénommé(e) ci-après l'entreprise partenaire

Il est convenu ce qui suit :

Chapitre I. L'objet de la convention

Art. 1^{er}. *L'organisme de contrôle technique* est d'accord pour faire effectuer par son personnel, ci-après dénommé les inspecteurs, le contrôle technique légal des véhicules routiers sur les équipements, appareils et installations mis à disposition et entretenus par l'entreprise partenaire. Pour les besoins de la présente convention ce contrôle technique est appelé contrôle technique en entreprise (CTE).

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions – cadre du CTE et les modalités de son exécution.



Chapitre II. Les obligations de l'entreprise partenaire

Art. 2. (1) En vue de participer au CTE l'entreprise partenaire doit remplir les conditions prévues à l'article 4^{ter}, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'entreprise partenaire tient *l'organisme de contrôle technique* informé de tout changement susceptible d'affecter les autorisations et assurance précitées.

(2) *L'organisme de contrôle technique* est déchargé de toute responsabilité civile pour des préjudices pouvant survenir en relation avec le CTE sauf pour l'entreprise partenaire d'établir une faute ou une négligence à charge des inspecteurs de *l'organisme de contrôle technique*.

Dans les limites de la responsabilité civile qu'elle assume en vertu de l'alinéa 1^{er} l'entreprise partenaire prend fait et cause pour *l'organisme de contrôle technique* et tient celui-ci indemne de toute action susceptible d'être intentée contre celui-ci par un tiers.

(3) L'entreprise partenaire assume les conséquences financières résultant de l'obligation pour *l'organisme de contrôle technique* de refaire des opérations de contrôle technique, due à une quelconque non-conformité des équipements, appareils ou installations utilisés dans le cadre du CTE, qui n'était pas apparente au moment où ont été effectuées les opérations de contrôle technique à répéter.

Art. 3. L'entreprise partenaire est tenue de garantir aux inspecteurs un travail en toute indépendance.

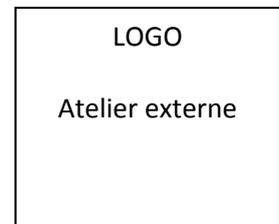
Elle atteste avoir pris connaissance des obligations légales des inspecteurs et des sanctions qui leur sont applicables, sur base notamment des articles 246 et suivants du Code pénal¹, en cas d'inobservation de ces obligations.

Chapitre III. Les obligations de *l'organisme de contrôle technique*.

Art. 4. *L'organisme de contrôle technique* s'engage à faire toutes les diligences utiles pour tenir son offre en matière de CTE adaptée à la demande de la part de l'entreprise partenaire.

Art. 5. *L'organisme de contrôle technique* se tient à la disposition de l'entreprise partenaire pour conseiller celle-ci en matière de conception et de mise en place des équipements et appareils et d'aménagement des installations ainsi qu'en matière de mise en oeuvre administrative et opérationnelle du CTE.

¹ Les articles 246 et suivants du Code pénal ont trait à la corruption et au trafic d'influence



Chapitre IV. L'équipement requis pour le CTE

Art. 6. L'entreprise partenaire doit disposer des équipements, des appareils et des installations repris en annexe I.

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

Art. 7. Les équipements, les appareils et les installations doivent se trouver dans un hall fermé dont l'intérieur est protégé contre les intempéries.

L'entreprise partenaire prend les mesures nécessaires pour assurer que les conditions atmosphériques dans les locaux servant au CTE répondent aux standards valables dans les stations de contrôle technique et pour respecter les exigences légales en matière de sécurité et de santé au travail.

Elle veille que lesdits équipements, appareils et installations se trouvent en permanence dans un état de propreté et de fonctionnement correct, notamment du point de vue de leurs dimensions, de leur capacité de charge, de leur méthode et plage de mesure. Le respect desdites conditions est documenté par une information technique écrite à remettre à *l'organisme de contrôle technique*.

Les équipements et appareils doivent être soumis à un programme d'étalonnage (rattaché à un étalon national ou international), d'entretien et de contrôle réguliers, déterminé en concertation avec *l'organisme de contrôle technique* et les fabricants concernés.

Art. 8. (1) L'entreprise partenaire marque son accord avec les vérifications et audits périodiques des équipements, appareils et installations effectués par *l'organisme de contrôle technique* et les auditeurs commis par l'ILNAS, la première vérification ayant lieu dès avant la mise en œuvre du CTE.

A ces fins elle autorise les représentants de *l'organisme de contrôle technique* et les auditeurs à procéder à des essais sur les équipements et appareils en vue d'une comparaison de ceux-ci destinée à déceler d'éventuelles dérives de mesure.

(2) Elle accepte que les équipements, appareils et installations ayant fait l'objet d'une inspection intervenue dans les conditions du paragraphe 1^{er} porte une marque de contrôle en attestant la conformité aux stipulations de la présente convention et portant la date de son échéance.

(3) Seuls des équipements, appareils et installations portant la marque de contrôle peuvent servir dans le cadre du CTE. Tout remplacement d'un équipement ou d'un appareil doit avant sa mise en service faire l'objet d'une nouvelle inspection de la part de *l'organisme de contrôle technique*.

(4) L'entreprise partenaire veille aux inspections de sécurité et étalonnages légalement prévus des équipements, appareils et installations servant dans le cadre du CTE.

(5) L'entreprise partenaire est tenue par les exigences qui se dégagent pour le CTE de la norme ISO/CEI 17020 qui s'appliquent en vertu de l'accréditation de *l'organisme de contrôle technique*.



Chapitre V. Les modalités d'exécution du CTE

Art. 9. En vue de la mise en œuvre du CTE l'entreprise partenaire désigne une personne de contact, qui justifie des compétences utiles sur le plan technique, et qui est chargée d'assumer les relations courantes avec *l'organisme de contrôle technique*. Elle informe celui-ci dans les plus brefs délais des coordonnées de cette personne ainsi que d'éventuels changements concernant celle-ci.

Art. 10. Le CTE est assuré par des équipes d'au moins 2 inspecteurs. Si l'entreprise partenaire est un organisme sans but lucratif et que seuls des véhicules construits ou immatriculés pour la 1ère fois il y a au moins 20 ans sont contrôlés, le CTE pourra être assuré par un seul inspecteur.

Art. 11. La durée d'un CTE par garage partenaire porte sur au moins 4 heures d'affilée.

Les inspecteurs affectés au CTE ont droit à une interruption de travail

- de 10 minutes après 2 heures de travail, cette interruption étant à charge de l'entreprise partenaire,
- de 30 à 60 minutes après 4 heures de travail, cette interruption étant à charge de *l'organisme de contrôle technique*.

Art. 12. Le CTE a lieu sur rendez-vous à convenir, à l'initiative de l'entreprise partenaire, jusqu'à 5 jours ouvrables avant la date du CTE.

Des demandes introduites à plus courte échéance ne sont retenues que dans les limites des disponibilités de *l'organisme de contrôle technique*.

L'organisme de contrôle technique se réserve de refuser des rendez-vous si le nombre des véhicules n'atteint pas un nombre minimum variant en fonction de la demande globale en matière de CTE.

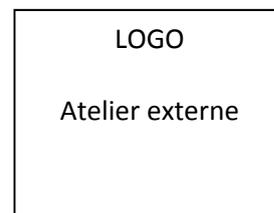
Tout rendez-vous annulé ou modifié à l'initiative de l'entreprise partenaire à moins de 24 heures avant le CTE convenu autorise *l'organisme de contrôle technique* à mettre à la charge de celle-ci le temps réservé pour le CTE, mais non utilisé à ces fins.

Art. 13. L'entreprise partenaire soumet d'avance à *l'organisme de contrôle technique* par voie électronique un relevé des véhicules à contrôler avec l'indication du numéro d'immatriculation et de la marque des véhicules concernés. En vue des opérations de contrôle concernées, jusqu'à 15% des véhicules repris sur le relevé peuvent être remplacés par d'autres véhicules non repris en vue des opérations de contrôle concernés.

Art. 14. Dès avant le démarrage des opérations de CTE l'opérateur désigné en vertu de l'article 9 procède à la vérification du fonctionnement approprié des équipements et appareils, tout en documentant cette vérification sur la fiche de contrôle, dont le modèle fait l'objet de l'annexe II.

Cette fiche indique la date de la vérification et le résultat des contrôles effectués pour chaque équipement et appareil avec la mention de tout défaut ou non-conformité éventuellement constaté.

La fiche, signée par l'opérateur, est remise contre récépissé aux inspecteurs dès avant le démarrage des opérations de CTE.



Les opérations du CTE ne sont effectuées qu'après la remise de la fiche et à condition que celle-ci ne mentionne pas de défaut ou de non-conformité en relation avec le fonctionnement des équipements et appareils.

Art. 15. Toute non-conformité des équipements, appareils ou installations surgissant au cours des opérations de CTE autorise les inspecteurs *de l'organisme de contrôle technique* à interrompre ces opérations jusqu'au rétablissement des conditions prévues par la présente convention.

Art. 16. En vue de l'exécution des opérations du CTE les inspecteurs peuvent se faire présenter les documents de bord et le certificat de conformité des véhicules à contrôler.

Ils sont autorisés à retirer tout certificat de contrôle technique, toute vignette de conformité ainsi que tout certificat d'immatriculation échu ou invalide et à remettre au représentant de l'entreprise partenaire un nouveau certificat de contrôle technique, une nouvelle vignette de conformité ou un nouveau certificat d'immatriculation qui, le cas échéant, ont une validité provisoire, et sont remplacés par *l'organisme de contrôle technique* avant l'échéance de cette validité.

Art. 17. Toute opération de CTE donne lieu à la remise d'un certificat de contrôle technique du véhicule contrôlé.

Le contrôle complémentaire d'un véhicule refusé, intervenant ou non lors d'un même CTE, comporte l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique.

Chapitre VI. Le mode de rémunération

Art. 18. La tarification du CTE a lieu sur base d'un prix forfaitaire conformément à l'article 20 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Le prix mis en compte porte sur la durée de présence effective des inspecteurs dans les locaux servant au CTE. Cette durée inclut l'interruption de 10 minutes que *l'organisme de contrôle technique* fait valoir en application de l'article 11, alinéa 2.

Chaque demi-heure entamée compte pour une demi-heure entière.

Les frais administratifs et de déplacement de *l'organisme de contrôle technique* sont mis en compte moyennant un forfait de 30 euros.

Art. 19. *L'organisme de contrôle technique* et l'entreprise partenaire conviennent d'évaluer ensemble les possibilités conduisant à pérenniser leur partenariat sous forme d'application de tarifs dégressifs et autres mesures similaires.

Les mesures à appliquer font l'objet d'un avenant à la présente convention.



Chapitre VII. Les conditions et la durée de validité de la convention

Art. 20. (1) La présente convention est conclue pour une durée de cinq ans et prend cours le xxxxxxxxx.

(2) Sauf dénonciation de la convention par une des parties à son échéance, moyennant un préavis par lettre recommandée avec accusé de réception d'au moins douze mois, elle est reconduite tacitement pour de nouveaux termes consécutifs de trois ans.

Une dénonciation anticipée de la convention peut se faire avec un préavis d'au moins douze mois.

(3) Il appartient à la partie la plus diligente de saisir la réunion des parties de tout changement qu'elle juge indiqué d'apporter aux rapports stipulés par la présente convention.

Tout changement est décidé du commun accord des parties et fait l'objet d'un avenant à la présente convention.

Chapitre VIII. L'interprétation de la convention et le règlement des différends

Art. 21. La nullité ou toute autre forme de vice qui affecterait une ou plusieurs clauses de la présente convention n'affecte en rien la validité de la convention ou celle des autres clauses que celle-ci comporte.

En cas de clause déclarée nulle ou affectée d'un vice, les parties s'accordent dans les meilleurs délais pour la remplacer par voie d'avenant.

Le fait, par l'une ou l'autre partie de ne pas exiger l'exécution par l'autre partie de l'une quelconque de ses obligations, n'affecte en aucune façon le droit de demander ladite exécution à une date ultérieure et ne peut donc être considéré comme une renonciation aux droits découlant desdites obligations.

Art. 22. Le droit luxembourgeois est applicable à la présente convention.

Tout différend découlant de la présente convention ou en relation avec celle-ci fait l'objet d'une tentative d'accord amiable entre les parties.

Si l'interprétation ou l'application de la présente convention donne lieu à un différend qui n'a pas pu être réglé à l'amiable entre parties dans un délai de douze mois, chacune des deux parties peut recourir à l'arbitrage ou à une procédure judiciaire.



Si dans les trois mois à compter de la demande d'arbitrage émanant de l'une des parties, il n'y a pas d'entente sur le choix du ou des arbitres, l'une quelconque des parties peut demander au président du Conseil d'Etat de désigner un arbitre unique devant lequel le différend est renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale est obligatoire pour les parties.

Pour le surplus le Titre unique « Des arbitrages » du Livre III du Nouveau Code de procédure civile est applicable.

En cas d'une procédure judiciaire, les juridictions de l'arrondissement de Luxembourg seront seuls compétents pour régler les différends entre parties relatifs à l'interprétation, l'application ou l'exécution de la présente convention.

Fait à _____, le XX XX XXXX en autant d'exemplaires que de parties.

Pour l'organisme de contrôle technique

XXXX
XXXX

Pour XXXX

XXXX
XXXX

ANNEXE 1: Équipements et installations requis pour le CTE

1. freinomètre à rouleaux (A1 ;A2, A3, A4), avec blocage automatique du résultat de l'essai à la fin de celui-ci

(A1) peut être remplacé par un décéléromètre pour le contrôle des freins de tracteurs et de machines

(A2) les freinomètres à rouleaux destinés à l'inspection de véhicules d'une masse supérieure à 3,5t doivent correspondre aux exigences des normes ISO 21069-1 et ISO 21069-2

(A3) pour l'inspection de motocycles le freinomètre doit disposer d'un mode manuel permettant son activation et d'une

plaque de guidage adaptée

(A4) freinomètre adapté à l'utilisation de véhicules munie d'une traction à toutes roues motrices

2. manomètre (A2), muni d'un tuyau de raccordement ISO d'une longueur d'au moins six (6) m

(A2) seulement requis pour le contrôle de véhicules équipés d'un système de freinage à air comprimé

3. ripomètre

4. luminoscope

5. pont-élévateur ou fosse d'inspection, éclairé de façon adéquate et équipé d'un cric et d'une lampe du type baladeuse

6. analyseur de gaz (A3), fonctionnant sur base de rayons infrarouges et permettant la mesure de la teneur des gaz d'échappement en CO (%) ainsi que de la valeur ' λ ' d'un système de régulation catalytique à trois voies

(A3) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence ou gaz)

7. opacimètre (A4), fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption ' k '

(A4) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (Diesel)

et immatriculés depuis plus de dix (10) mois

8. détecteur de jeu

9. extincteur, dûment contrôlé et certifié, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections

10. trousse de premier secours, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections

11. installations sanitaires (vestiaire, lavabo, toilette)

12. équipement de bureau (pupitre, chaise, fax, photocopieur)

13. ligne téléphonique, y compris une téléphone fixe ou portable

14. un accès Internet à haut débit, type DSL permettant une connexion VPN entre l'atelier de l'entreprise-CTE et le site de l'organisme de contrôle technique

Les différents appareils de mesure doivent de préférence être disposés en ligne droite et à l'intérieur d'un hall couvert et chauffé.

Suivant les spécifications de l'équipement, il se peut que pour certaines catégories de véhicules son utilisation n'est pas possible. Il appartient au garage-partenaire de s'assurer qu'il dispose d'un

équipement adéquat lorsqu'il accepte des véhicules pour une session de contrôle technique en entreprise.

□ Afin d'éviter tout accident grave, il est strictement interdit de contrôler des remorques sur des ponts élévateurs.

□ Le contrôle technique périodique des motocycles ne pourra être effectué que si le freinomètre répond aux exigences techniques requises (le freinomètre doit être équipé d'un mode de contrôle pour les motocycles).

□ Toutes les mesures réalisées doivent être rattachées à un étalon national ou international! A condition, que la preuve de ce raccordement est difficilement réalisable pour des raisons techniques, l'organisme de contrôle technique peut s'accorder avec le garage-partenaire sur une éventuelle réalisation d'une intercomparaison au fins de déterminer la fiabilité des équipements de mesure du garage partenaire. Ceci ne dispense pas ultérieurement le garage-partenaire de s'acquitter des obligations afférentes pour lesquels il s'est engagé dans la convention.

ANNEXE 2: Spécimen - formulaire pour documenter le contrôle de fonctionnement des équipements d'inspection

FORMULAIRE CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS		
Vérification :	Validation :	

			État/Zustand "conforme":			
<u>Entreprise CTE conventionnée :</u>	<u>Équipement technique d'inspection / Technische Prüfgeräte :</u>	échéance/Fälligkeit	Oui/j	a (*)	Non/nein	
	Opacimètre / Diesel-Abgastester	E1				
	Analyseur de gaz / Benzin-Abgastester					
	Ripomètre / Radlauftester ⁽¹⁾	R3				
	Freinomètre / Bremsprüfstand ⁽²⁾	B3				
Date / Datum:	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L3				
	Ripomètre / Radlauftester ⁽¹⁾	R1				
	Freinomètre / Bremsprüfstand ⁽²⁾	B1				
Paraphe et/ou Cachet du Chef de service, ou son délégué, de l'entreprise CTE. / Unterschrift und/oder Stempel vom Abteilungsleiter oder seines Beauftragten.	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L1				
	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L2				
	<u>Équipement annexe / Sonstige Ausrüstung :</u>					
	Détecteur de jeux/Achsspieldetektor ⁽¹⁾	/				

		cric / Grubenheber ⁽¹⁾	/										
		extincteur/Feuerlöscher:											
		État, présence et échéance du marquage de l'équipement par l'organisme de contrôle technique / Zustand, Präsenz und Ablauf des Fälligkeitsdatums der Kontrollorganmarkierungen											
		Divers (exp. portes, air comprimé, éclairage, bureau, etc.) / Verschiedenes (z.B. Türen, Luftdruck, Beleuchtung, Büro, u.s.w.)											
		(*) Lorsque l'équipement n'est pas conforme, préciser ci-après la nature du défaut (case "Remarque entreprise-CTE") Im Falle dass ein Gerät nicht "Konform" ist, ist die Natur des Mangels anzugeben.											
	(Le signataire doit pouvoir faire preuve d'une expérience/formation suffisante pour l'appréciation du bon fonctionnement des équipements d'inspection)	⁽¹⁾ approprié pour véhicule P.L. & V.L. / geeignet für LKW & PKW				⁽²⁾ approprié pour PL. & VL. et 4x4 / geeignet für LKW, PKW & 4x4							
	<u>Remarque Entreprise CTE / Bemerkung Unternehmen:</u>					Nom et paraphe de l'agent de l'organisme de contrôle technique (pour accusé de réception/ Empfangsbestätigung):							
						<u>Remarque de l'organisme de contrôle technique</u>							
	Les originaux des enregistrements doivent être vérifiés aux fin de garantir que toutes les informations pertinentes sont contenues, puis être conservés par le Chef de Station dans un classeur des enregistrements. En cas de non-conformité le Responsable Technique et le Chef de Service Entretien sont à informer dans les meilleurs délais. Une copie peut être conservée par l'entreprise-CT en question.					Enregistrement certifié conforme:							
						(date/signature Chef de Station/Adjoint)							

Version coordonnée

du projet de règlement grand-ducal relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

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

Vu la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules;

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

Chapitre 1er - La réception des véhicules routiers

Art. 1^{er}. (1) Tout type de véhicule routier, visé par

- [le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles,](#)
- [le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,](#)
- ~~la directive 2002/24/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil,~~
- ~~la directive 2003/37/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003, concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeable tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules et abrogeant la directive 74/1450/CEE, ou~~
- la directive 2007/46/CE modifiée 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, doit faire l'objet d'une réception par type européenne.

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type européenne est désigné «type de véhicule homologué».

(2) Tout type de véhicule routier pour lequel il n'existe pas de réception par type européenne en cours de validité doit faire l'objet d'une réception par type nationale, établie par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA ».

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type nationale est désigné «type de véhicule agréé».

Art. 2. La réception d'un type de véhicule selon les dispositions de l'article 1^{er} fait l'objet d'un procès-verbal de réception qui doit contenir au moins les données techniques devant figurer sur le certificat d'immatriculation à établir pour les véhicules correspondant à ce type.

Lorsqu'il s'agit d'une réception par type européenne, le procès-verbal est dénommé « titre d'homologation ».

Art. 3. (1) Une réception nationale individuelle est délivrée pour un véhicule, à condition :

- a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et
- b) que ce véhicule réponde aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
 - d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
 - d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
 - de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(2) Une réception nationale individuelle à titre personnel peut être délivrée dans les conditions du paragraphe 1^{er} pour un véhicule importé sur demande du propriétaire ou détenteur au moment où celui-ci établit sa résidence normale au Luxembourg, à condition :

- a) que ce véhicule ait été immatriculé en dernier lieu dans le pays de provenance du propriétaire ou détenteur au nom de celui-ci,
- b) que le propriétaire ou détenteur puisse documenter sa situation régulière au Luxembourg conformément aux exigences de l'article 12, paragraphe 6.

(3) La réception nationale individuelle d'un véhicule donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation de ce véhicule, établissant que cette réception est intervenue dans les conditions du paragraphe 1^{er} ou dans celles du paragraphe 2.

Art. 4 (1) Lorsqu'un véhicule routier est conforme à un type de véhicule homologué ou à un type de véhicule agréé, il est considéré respectivement comme « véhicule homologué » ou « véhicule agréé ». Un véhicule homologué ou agréé est exempt de la réception nationale individuelle en vue de son immatriculation au Luxembourg, sauf si son propriétaire ou détenteur ne peut pas présenter un certificat de conformité européen ou national valable.

(2) Lorsqu'un véhicule homologué ou agréé est modifié ou transformé au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou modifié moyennant l'incorporation ou le montage de systèmes ou composants non homologués ou non homologués pour ce véhicule, il doit, en vue de son immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception nationale individuelle, établie par la SNCA.

Art. 5. (1) Aux fins d'une réception par type nationale ou d'une réception nationale individuelle selon les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 2, ou de l'article 4, la SNCA peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa 1^{er} peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par le constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. Le cas échéant, la SNCA peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

(2) Si un véhicule a subi une modification, transformation ou réparation de nature à changer une des caractéristiques techniques figurant sur son titre d'homologation ou autre procès-verbal de réception, son certificat de conformité ou son certificat d'immatriculation, la réception nationale individuelle du véhicule se fait sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur du véhicule, soit par l'atelier de transformation visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés au paragraphe 1^{er}. Cette note décrit la modification, transformation ou réparation effectuée et comporte l'attestation que cette modification, transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes, et qu'elle n'affecte ni la sécurité ni le comportement environnemental du véhicule.

Art. 6. (1) Les véhicules routiers dont la validité de la réception par type européenne est échue peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens des directives européennes visées à l'article 1^{er}, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 % du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules de la catégorie M1 ou 30 % du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules d'une catégorie autre que la catégorie M1, qui ont été immatriculés au Luxembourg au cours des douze mois avant ladite échéance.

(2) L'immatriculation visée au paragraphe 1^{er} ne peut être accordée après un délai de six mois suivant l'échéance de la validité de la réception par type européenne que sur autorisation spéciale du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé « le ministre ».

L'autorisation ministérielle est délivrée à condition que la demande afférente indique les motifs de l'immatriculation des véhicules de fin de série concernés et comporte les numéros d'identification de ces véhicules. Les véhicules visés par cette autorisation doivent être présentés à l'immatriculation:

- dans les douze mois à compter de l'échéance de la validité de la réception par type européenne, s'il s'agit de véhicules complets ayant été construits en une seule étape;
- dans les dix-huits mois à compter de l'échéance de la validité de la réception par type européenne, s'il s'agit de véhicules complétés, ayant été construits en plusieurs étapes.

Chapitre 2 - L'immatriculation des véhicules routiers

Art. 7. (1) Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 2, 3 et 4, tout véhicule routier appartenant à ou étant détenu par une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg ou appartenant à ou étant détenu par une personne morale qui y a son siège social ne peut être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg qu'à condition d'y avoir été dûment immatriculé et d'être couvert par un certificat d'immatriculation valable.

Les cycles, les cycles à pédalage assisté, les cycles électriques, les véhicules destinés à être traînés par des cycles, les véhicules à moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, les véhicules automoteurs qui, par construction, ne dépassent pas une vitesse de 6 km/h, les fauteuils roulants à moteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h, les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h sans dépasser 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg, les véhicules traînés non destinés au transport de personnes, les véhicules militaires et les véhicules de l'Armée ne doivent pas faire l'objet d'une immatriculation.

Les véhicules militaires autres que les véhicules de l'Armée ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert de plaques rouges, dans les conditions des articles 39 et 40.

Les véhicules soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans être soumis au contrôle technique périodique en vertu des dispositions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert d'une vignette de conformité en cours de validité.

(2) L'obligation d'immatriculation au Luxembourg pour un véhicule n'est pas donnée lorsque celui-ci est mis à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg, par le propriétaire ou détenteur, personne physique ou morale ayant respectivement sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse, à condition que la personne qui en dispose utilise elle-même le véhicule en sa qualité de salarié, d'administrateur ou de gérant du propriétaire ou détenteur, et que le véhicule soit valablement immatriculé dans le pays où le propriétaire ou le détenteur a respectivement sa résidence normale ou son siège social.

(3) Un véhicule qui est soumis à l'immatriculation au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, mais qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale qui n'y a pas son siège social, ne peut être immatriculé au Luxembourg que dans les conditions suivantes:

- a) lorsque ce véhicule est mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg d'affilée par une personne physique y ayant sa résidence normale, dans des circonstances autres que celles du paragraphe 2, ou par une personne morale y ayant son siège social, l'immatriculation du véhicule doit avoir lieu au plus tard un mois après la prédite mise en circulation;
- b) lorsqu'il est destiné à être exporté endéans les trois mois après son immatriculation, à condition que le dernier vendeur du véhicule soit une personne ayant sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, et que le propriétaire ou le détenteur au nom duquel le véhicule est immatriculé est identifié, dans le cas d'une personne physique, sur base du document prévu à l'article 12, paragraphe 8, et dans le cas d'une personne morale, sur base d'une pièce justificative documentant son siège social; dans ce cas, le véhicule doit être pourvu des plaques d'immatriculation visées à l'article 21, sous g), qui sont délivrées par la SNCA.

(4) Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie, dans des circonstances autres que celles

visées au paragraphe 2, de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, elle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 1^{er} dans un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement de la résidence normale ou du siège social au Luxembourg.

(5) Tout véhicule routier appartenant à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse et qui y est autorisée à faire de la location de véhicules routiers sans chauffeur peut, sur base du document d'immatriculation établi par les autorités compétentes de cet État, être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg par une personne y ayant sa résidence normale ou son siège social, à condition que le véhicule en question ait été mis à la disposition de cette personne sur base d'un contrat de location et qu'il ne soit pas maintenu en circulation sur la voie publique au Luxembourg au-delà d'un mois suivant la date de conclusion de ce contrat.

Toute personne mandatée à cet effet par une société autorisée à faire la location de véhicules routiers sans chauffeur au Luxembourg peut y conduire, même si elle y a sa résidence normale, un véhicule de location sans chauffeur immatriculé dans un autre pays, à condition que cette conduite ne se fasse qu'à la seule fin soit de conduire le véhicule en question à un lieu de dépôt, soit de le ramener au lieu d'origine de sa mise en location au Luxembourg ou à l'étranger.

(6) Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1^{er} à 5, le ministre peut, dans des cas exceptionnels et sur demande dûment motivée:

- a) accorder une dispense temporaire d'immatriculation pour des véhicules utilisés pour des missions particulières ou pour des missions à durée limitée;
- b) autoriser une immatriculation temporaire, pour une durée ne dépassant pas six mois, d'un véhicule qui, en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne peut pas faire l'objet d'une immatriculation au Luxembourg;
- c) autoriser l'immatriculation à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne:
 - de justifier d'attaches professionnelles au Luxembourg, sans que ces attaches professionnelles ne dérivent toutefois d'un contrat de travail avec un employeur établi au Luxembourg,
 - d'établir que l'utilisation du véhicule à immatriculer se fait dans le cadre de ou en relation avec l'exercice d'une activité professionnelle principale au Luxembourg au titre de travailleur indépendant, pour laquelle elle est dûment autorisée et sujette à l'imposition fiscale luxembourgeoise, et
 - d'établir qu'elle est affiliée à un organisme de sécurité sociale au Luxembourg, sinon de justifier qu'une telle affiliation n'est légalement pas requise dans son cas particulier.

(7) Lorsque le certificat d'immatriculation d'un véhicule est restitué à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation au nom du même propriétaire ou détenteur, l'ancien véhicule peut rester immatriculé temporairement sur demande de ce propriétaire ou détenteur.

Cette immatriculation est documentée par un certificat d'immatriculation temporaire, qui reste valable jusqu'à la fin du troisième jour ouvrable à compter de la remise du certificat d'immatriculation, à condition d'être accompagné d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme à l'original par la SNCA ou par une personne déléguée par celle-ci et répondant aux conditions de l'alinéa 1^{er}.

(8) Lorsque pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg rien ne s'oppose du point de vue technique et sécurité à la mise en circulation sur la voie publique de ce véhicule, mais qu'un ou plusieurs documents requis en vue de l'immatriculation du véhicule ne répondent pas à toutes les exigences administratives, les non-conformités constatées étant toutefois susceptibles de pouvoir être redressées endéans la durée de l'immatriculation provisoire, ce véhicule peut faire l'objet d'une immatriculation provisoire, pour une durée maximale de trois mois; dans ce cas, seule la partie I du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, est délivrée.

(9) L'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs propriétaires ou détenteurs est exclue.

Toutefois, au cas où un véhicule destiné à être immatriculé au Luxembourg appartient à plusieurs propriétaires, la demande en vue de l'immatriculation de ce véhicule peut comporter les données de tous ces propriétaires et spécifier celui dont les données vont figurer sur le certificat d'immatriculation. Dans ce cas, la mention «Véhicule appartenant à plusieurs propriétaires» est inscrite à la rubrique «REMARQUES» du certificat d'immatriculation.

(10) Un véhicule qui a été immatriculé en vertu du paragraphe 4 sur base d'une réception nationale individuelle à titre personnel, ne peut pas faire l'objet d'une transcription au Luxembourg.

(11) Les données des véhicules immatriculés au Luxembourg, qui sont traitées sur support informatique et qui comportent au moins les informations prévues à l'annexe 1, sont collectées et transmises au ministre par la SNCA.»

Les données concernant les véhicules sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique agréés, dans la mesure où ces données sont nécessaires aux fins d'une exécution des opérations de contrôle technique en conformité avec les exigences afférentes du règlement grand-ducal du xx.xx.xxxx sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Art. 8. (1) Un véhicule ne peut être couvert, selon le cas, que par un seul certificat d'immatriculation ou un seul certificat d'immatriculation temporaire dont la durée de validité tient compte des dispositions de l'article 7.

(2) Le certificat d'immatriculation d'un véhicule est délivré sur base du certificat de conformité européen ou national valable relatif à ce véhicule ou, à défaut d'un tel certificat, sur base du procès-verbal de la réception nationale individuelle du véhicule. Le certificat d'immatriculation est remis par la SNCA au propriétaire ou détenteur du véhicule concerné ou à une personne que celui-ci a mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule est sujette au paiement de la taxe afférente prévue au règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

(3) Le certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule est remis au propriétaire ou détenteur de ce véhicule par la SNCA ou par une personne que celle-ci a déléguée à ces fins en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 7.

(4) La vignette de conformité d'un véhicule est délivrée par la SNCA, sur le vu soit du véhicule qui doit en être muni, soit de son certificat de conformité européen, de son certificat de conformité nationale ou de sa réception individuelle nationale.

Elle est valable pendant l'année de sa délivrance ainsi que pendant les quatre années suivantes. Son attribution est sujette au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°.

Art. 9. (1) Le certificat d'immatriculation se compose d'une partie I et d'une partie II, dont chacune est pliable en quatre volets, d'une hauteur de 10,5 cm et d'une largeur de 7,45 cm. Ces parties sont conformes au modèle reproduit à l'Annexe 2.

La partie I du certificat d'immatriculation est de couleur grise et la partie II est de couleur jaune.

La partie I et la partie II du certificat d'immatriculation mentionnent au moins les données prévues à l'Annexe 1.

Les certificats d'immatriculation sont protégés contre la falsification moyennant l'insertion de graphismes géométriques, d'un filigrane représentant les armoiries du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que d'impressions fluorescentes, représentant des véhicules routiers schématisés.

(2) Le certificat d'immatriculation temporaire est de couleur blanche. Il a une hauteur de 29,7 cm et une largeur de 21 cm.

Il est établi suivant le modèle reproduit à l'Annexe 3 et mentionne au moins les données reprises sur ce modèle.

(3) Le document émis en vue de l'immatriculation dans un pays étranger, d'un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg est délivré sous forme de la restitution des deux parties du certificat d'immatriculation, portant l'inscription « véhicule non immatriculé » placée en diagonale sur le document invalidé.

(4) La vignette de conformité correspond à un modèle agréé par le ministre. Les dimensions et la couleur de cette vignette peuvent varier selon le type de véhicule ou selon l'année de leur délivrance.

Art. 10. Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg ou de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique ou de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg, le requérant est tenu de présenter à la SNCA une demande écrite et signée, dont le modèle est approuvé par le ministre, et d'y joindre les pièces justificatives requises, selon le cas, en vertu de l'article 11, afin de documenter:

- a) les droits de propriété sur le véhicule;
- b) le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA);
- c) le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers;
- d) la couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs;
- e) la conformité technique du véhicule à un type réceptionné;
- f) la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur du véhicule;
- g) le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ainsi que du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°;
- h) la couverture du véhicule par un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré dans les conditions de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955;
- i) l'existence de toute autorisation requise en vertu de la loi précitée du 14 février 1955 ou du présent règlement ou en vertu d'autres lois ou règlements régissant la réception et l'immatriculation du véhicule;
- j) l'identité de la personne ayant introduit ou présenté la demande en question.

Art. 11. (1) Aux fins de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule neuf, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8.

Si le véhicule à immatriculer a parcouru au moins 1.500 km, il y a lieu de produire en outre une ou plusieurs déclaration(s) attestant le kilométrage effectivement parcouru par le véhicule en question. Dans ce cas, l'année de fabrication du véhicule est considérée comme année de sa première mise en circulation; à défaut de connaître l'année de fabrication exacte d'un véhicule, celle-ci est déterminée par la SNCA sur base des documents et des informations dont celle-ci dispose.

(2) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription au Luxembourg d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé à l'étranger, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (b).

Lorsque ce véhicule a été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen pendant au moins six mois et qu'il a parcouru au moins 6.000 km, le document prévu à l'article 12, paragraphe 2, n'est pas exigé.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois depuis plus de quatre ans, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (a) ou (b).

(3) Aux fins de la transcription d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (a). Lorsque ce véhicule a été immatriculé au nom d'une personne décédée et qu'il est transcrit au nom du conjoint survivant, le timbre de chancellerie prévu à l'article 12, paragraphe 7, n'est pas exigé.

Lorsque, au moment de sa transcription, ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois depuis plus de quatre ans, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (b).

(4) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule neuf ou d'occasion dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b), il y a lieu de produire, selon le cas, les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2 ou 3, à l'exception du document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

(5) Aux fins de l'immatriculation d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'un véhicule de secours, d'un taxi, d'un corbillard, d'une voiture de location ou d'un véhicule de location sans chauffeur, il y a lieu de produire, outre les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2, 3 ou 4, un document attestant l'autorisation du propriétaire ou détenteur du véhicule visé d'exercer l'activité à laquelle ce véhicule est destiné.

(6) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un détenteur, le propriétaire de ce véhicule doit y marquer son accord par écrit.

(7) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription d'un véhicule qui a fait l'objet d'une modification ou transformation au sens de à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, la SNCA peut requérir la production, outre les pièces justificatives requises en vertu des paragraphes 1^{er} à 6, d'une attestation de modification ou de transformation établie suivant le modèle reproduit à l'Annexe 4 soit par l'atelier visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés à l'article 5, paragraphe 1^{er}.

Aux fins de l'obtention d'un nouveau certificat d'immatriculation pour un véhicule immatriculé qui a fait l'objet soit d'une réparation, soit d'une modification ou transformation au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 5, 9 et 10 sous (b) ainsi que, au cas où la SNCA l'exige, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa précédent.

(8) Aux fins de la délivrance du document prévu à l'article 9, paragraphe 3, pour un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire le document prévu à l'article 12, paragraphe 1^{er}. Si ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Art. 12. (1) Aux fins de documenter les droits de propriété relatifs à un véhicule routier, il y a lieu de produire une facture, un contrat de vente, une déclaration de cession, un acte notarié, un certificat de succession délivré par le receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ou un certificat de vente publique délivré par un huissier de justice ou un document en tenant lieu, le ou les documents produits devant satisfaire aux conditions suivantes:

- tout document doit permettre l'identification sans équivoque du véhicule, du vendeur ou cédant de ce véhicule ainsi que de son acheteur ou acquéreur, dans les formes de l'article 13, paragraphe 7;
- les documents en question doivent émaner soit du constructeur du véhicule ou de son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit de la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion.

Lorsque le véhicule a fait l'objet d'une ou de plusieurs cessions de propriété depuis la vente soit par le constructeur ou par son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit par la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion, il y a lieu de produire les pièces justificatives qui permettent de documenter de façon non équivoque toutes les cessions de propriété successives. Toutefois, la documentation des cessions de propriété antérieures n'est pas exigée, lorsque parmi les propriétaires successifs du véhicule qui n'ont pas fait procéder à une immatriculation de ce véhicule, il y a une personne justifiant, soit au moyen d'un numéro TVA européen valable, soit au moyen d'une pièce justificative officielle du pays d'établissement de cette personne documentant la légalité de cet établissement et datant de moins de six mois, être en possession d'une autorisation de faire le commerce dans un pays de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. Il en est de même lorsqu'un notaire, un huissier de justice, un receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifie une cession de propriété intermédiaire.

(2) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), il y a lieu de produire le ou les documents prévus au paragraphe 1^{er}, à condition pour ces documents de faire mention de façon non équivoque du numéro de TVA luxembourgeois ou européen du vendeur du véhicule ou du propriétaire au nom duquel est sollicitée l'immatriculation du véhicule au Luxembourg, soit la quittance relative au paiement de la TVA, soit un certificat de franchise ou un autre certificat délivré par l'Administration de l'enregistrement et des domaines et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation relative à la TVA.

(3) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers, il y a lieu de produire soit une des vignettes («705» ou «ATV») prévues par la réglementation douanière de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), soit un certificat délivré par l'Administration des douanes et accises et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation douanière.

(4) Aux fins de documenter pour un véhicule routier l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, il y a lieu de produire une attestation d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée à cette fin et certifiant la couverture du véhicule par une police d'assurance en cours de validité le jour de la délivrance du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité.

L'attestation d'assurance doit être conforme au modèle approuvé par le ministre et comporter au moins les indications suivantes: les nom(s), prénom(s) et adresse du titulaire de la police d'assurance ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social, le nom et la signature de la compagnie d'assurance, les dates de prise d'effet et d'expiration de l'attestation ainsi que, pour les véhicules, leur numéro d'immatriculation et leur numéro d'identification.

(5) Aux fins de documenter la conformité technique d'un véhicule routier à un type réceptionné, il y a lieu de produire le certificat de conformité européen ou national visé à l'article 4, paragraphe 1^{er} de la loi précitée du 14 février 1955. A défaut d'un tel certificat, les dispositions de l'article 4 s'appliquent. Si le véhicule n'a pas besoin d'être présenté à la SNCA en vue de son immatriculation, il y a en outre lieu de transmettre une photo de la plaque du constructeur du véhicule visée à l'annexe du règlement (UE) No 19/2011 modifié, concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

(6) Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier, celui-ci doit faire l'objet d'une inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre. A défaut d'un tel enregistrement, il y a lieu de produire:

- dans le cas d'une personne physique, un certificat de résidence datant de moins d'un mois, délivré par la commune territorialement compétente et attestant la résidence normale de cette personne;
- dans le cas d'une personne morale ayant son siège social au Luxembourg, un extrait du Registre de commerce et des sociétés datant de moins d'un mois et attestant que la personne visée est légalement établie au Luxembourg.

(7) Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, il y a lieu d'apposer des timbres de chancellerie sur la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, d'une valeur représentant le montant de la taxe due.

(8) Aux fins de l'identification d'une personne physique et de la vérification de sa signature, la présentation d'un passeport, d'une carte d'identité ou de tout autre document permettant ces identifications et vérifications est exigée.

(9) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé, il y a lieu de produire:

- a) les parties I et II du certificat d'immatriculation, si l'immatriculation précédente a eu lieu au Luxembourg;
- b) le document d'immatriculation étranger ainsi que, le cas échéant, le certificat de contrôle technique étranger, si le véhicule a précédemment été immatriculé à l'étranger ou, à défaut du document d'immatriculation étranger, un certificat attestant la cessation, l'invalidation ou l'expiration de l'immatriculation antérieure ainsi que le retrait, l'invalidation ou la destruction, par l'autorité compétente, du document afférent.

(10) Aux fins de documenter la situation régulière d'un véhicule en matière du contrôle technique, il y a lieu, selon le cas, de produire:

- a) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme autorisé à cette fin dans un pays de l'Espace Économique Européen ou de la Suisse;
- b) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg en vertu de l'article 4^{ter}, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 13. (1) Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'un certificat d'immatriculation, d'une partie d'un certificat d'immatriculation ou d'une vignette de conformité donne droit à la délivrance d'un duplicata par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée.

Un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au propriétaire du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin.

La délivrance d'un duplicata d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 hormis le cas du vol d'un document, attesté par une déclaration de vol établie par un fonctionnaire de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Dans les hypothèses susmentionnées, la délivrance d'un duplicata d'une vignette de conformité est soumise au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14^o.

(2) Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule prévue à l'Annexe 5, dûment complétée et signée. Cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.

A l'information visée à l'alinéa précédent, il y a lieu de joindre:

- la partie I et la partie II du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est cédé, vendu, exporté, détruit ou mis hors d'usage;
- la partie I du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est temporairement mis hors circulation sur la voie publique.

Aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre pays d'un véhicule qui a été immatriculé au Luxembourg et qui y a été définitivement mis hors circulation, le propriétaire de ce véhicule peut se faire délivrer par la SNCA le document prévu à l'article 9, paragraphe 3, dans les conditions de l'article 11, paragraphe 8.

(3) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse dans le dossier d'immatriculation concerné, sans frais pour le requérant. A défaut, la personne concernée doit, en vue de cette transcription, justifier sa situation régulière au Luxembourg en produisant le document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

(4) Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier peut mandater par écrit une autre personne aux fins de procéder pour son compte à une des opérations visées à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 11, à

l'article 36, paragraphe 2, ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article, à condition que le mandat mentionne:

- les coordonnées du mandataire et du mandant,
- l'opération et le véhicule sur lesquels porte le mandat,

et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.

Toute personne justifiant d'une autorisation de faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse est de plein droit autorisée à faire procéder pour compte de ses clients aux opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

(5) Si une des opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article est demandée pour compte d'une personne mineure, tout document présenté dans le cadre de cette opération doit être signé par une personne en droit d'exercer l'autorité parentale du mineur concerné.

(6) Chaque document à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doit être présenté en version originale ou, exception faite des documents prévus à l'article 12, paragraphes 3, 7, 9 et 10, sous forme d'une copie certifiée conforme à l'original par l'auteur du document original, un notaire, un fonctionnaire de la Police grand-ducale, un représentant d'une autorité communale, ou un agent de la SNCA mandaté à cette fin.

(7) Les documents à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doivent permettre l'identification du véhicule visé par son numéro d'identification, pour autant que le véhicule en soit pourvu, ainsi que l'identification, pour les personnes physiques concernées par les opérations visées, par leur numéro d'identification prévu par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques et, pour les personnes morales concernées par ces opérations, par leur numéro d'identité prévu par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales. A défaut de disposer des renseignements qui précèdent, l'identification du véhicule ou de la personne concernée par l'opération visée peut se faire par tout moyen équivalent.

(8) La SNCA est autorisée à établir et à retenir une copie de tout document qui lui est présenté dans le cadre des opérations visées au présent article ainsi qu'à l'article 11.

Tout document d'immatriculation ayant été établi par une autorité d'un pays étranger qui est présenté dans le cadre d'une des opérations visées à l'alinéa 1^{er} est retenu par la SNCA. Sur leur demande, la SNCA renvoie aux autorités étrangères les documents que celles-ci ont délivrés et qu'elle a retenus.

Si dans le cadre de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse un certificat de contrôle technique étranger en cours de validité, relatif à ce véhicule, est présenté, la SNCA mentionne sur ce certificat la durée de validité résiduelle de celui-ci, conformément aux dispositions prévues à cette fin au paragraphe 2 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

(9) Le mandat pour signer le contrat relatif à la vente d'un véhicule, la déclaration relative à la cession d'un véhicule, la déclaration relative au kilométrage parcouru par un véhicule ou la déclaration relative à la perte d'un document doit être exprès et écrit. La signature du mandant doit dans ce cas être légalisée dans les formes du paragraphe 6.

Art. 14. (1) La validité du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque:

- a) l'échéance de validité est atteinte;
- b) le document a été perdu ou il a été retiré par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises;
- c) le véhicule a été perdu ou volé;
- d) le véhicule a été déclaré détruit ou hors usage;
- e) le véhicule est cédé à un nouveau propriétaire;
- f) le véhicule a été modifié ou transformé conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955;
- g) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans; cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques;
- h) pour un véhicule soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans;
- i) pour un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques.

(2) Dans l'hypothèse du point d) du paragraphe 1^{er}, l'immatriculation du véhicule concerné cesse de plein droit. La SNCA en saisit les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.

(3) L'expiration du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier oblige son titulaire à se faire délivrer un nouveau certificat en vue de la remise en circulation du véhicule concerné, qui n'est émis qu'à condition que la raison à l'origine de l'expiration du certificat d'immatriculation antérieur n'existe plus. Dans les cas visés aux points a), b), c), et f) du paragraphe 1^{er}, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ne requiert pas de nouvelle procédure d'immatriculation.

Dans l'hypothèse du point f) du paragraphe 1^{er}, le propriétaire ou le détenteur du véhicule concerné doit, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation faire soumettre le véhicule au contrôle de conformité prescrit à l'article 4, paragraphe 4, de la loi précitée du 14 février 1955. Dans ce cas, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation se fait dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 7, alinéa 2.

Art. 15. La fiche caractéristique des véhicules de l'Armée comporte les indications suivantes:

- le signe distinctif spécial de l'Armée;
- le numéro d'identification du véhicule;
- un numéro d'identité;
- la marque du véhicule;
- le carburant du véhicule;
- la cylindrée et la puissance du véhicule.

Chapitre 3 - L'identification des véhicules routiers et les modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation

Section 1 - Les modes d'identification des véhicules routiers

Art. 16. L'identification des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg se fait au moyen:

- d'un numéro d'identification qui y est attribué par son constructeur ou le mandataire de celui-ci, ainsi que
- d'un numéro d'immatriculation, attribué par le ministre et repris sur la ou les plaques d'immatriculation dont le véhicule est muni.

Section 2 - Les numéros d'identification des véhicules routiers

Art. 17. Tout véhicule routier doit porter un numéro d'identification qui est frappé visiblement et lisiblement dans le châssis ou le cadre du véhicule par le constructeur ou par son mandataire. Ce numéro est différent pour chaque véhicule routier immatriculé au Luxembourg.

Le numéro d'identification est composé au minimum de trois et au maximum de dix-sept caractères alphanumériques. Ces caractères doivent avoir une hauteur de 7 mm et être séparés de toute autre inscription de façon qu'aucune confusion ne soit possible. Pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers, il suffit d'une hauteur minimale de 4 mm. Si le numéro comprend dix-sept caractères, les trois premiers doivent représenter le code d'identification mondial du constructeur du véhicule concerné.

Art. 18. Les véhicules routiers qui répondent aux dispositions du règlement 19/2011/UE précité sont réputés satisfaire aux dispositions de l'article 17. Il en est de même pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers qui répondent aux dispositions de la directive modifiée 93/34/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Art. 19. Les dispositions des articles 17 et 18 ne sont pas applicables:

- aux motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers ayant été mis en circulation avant le 26 novembre 1975;
- aux autres véhicules routiers ayant été mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1971.

Section 3 - Les numéros d'immatriculation des véhicules routiers

Art. 20. Le numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier lors de son immatriculation est le premier numéro disponible dans la série courante telle que définie dans l'Annexe 6.

Art. 21. Des séries spéciales de numéros sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories de véhicules ainsi que pour l'immatriculation de véhicules affectés à un usage particulier des véhicules suivants:

- a) Les véhicules de la Cour grand-ducale sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 19, ou sous un numéro compris entre 1 et 19, précédé des lettres CD.
- b) Les véhicules du Service de Protection du Gouvernement sont immatriculés sous un numéro compris entre 20 et 50, ou sous un numéro compris entre 20 et 50, précédé des lettres CD.
- c) Les véhicules appartenant aux catégories de personnes suivantes, jouissant d'un statut diplomatique reconnu par le Grand-Duché de Luxembourg, sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres CD:
 - ceux des membres du corps diplomatique accrédités et résidant au Grand-Duché de Luxembourg ainsi que ceux des agents des organismes internationaux établis au Luxembourg;
 - ceux du président, des vice-présidents, des présidents des groupes politiques et du secrétaire général du Parlement européen;
 - ceux des juges, des avocats généraux et du greffier de la Cour de justice de l'Union européenne;
 - ceux des membres et du secrétaire général de la Cour des comptes de l'Union européenne;
 - ceux du président et des vice-présidents de la Banque européenne d'investissement;
 - ceux des membres du conseil d'administration du Fonds européen d'investissement;
 - ceux du chef du bureau et du chef adjoint du bureau de l'Association européenne de libre-échange au Grand-Duché de Luxembourg;
 - ceux des membres des missions d'États accrédités auprès d'un organisme international établi au Luxembourg.

Ce numéro comprend deux groupes à deux chiffres séparés par un tiret, le premier groupe désignant la représentation diplomatique ou l'organisme international, le deuxième groupe formant un numéro courant.

- d) Les véhicules de la Chambre des députés sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 99, précédé de la lettre latine P.
- e) Les véhicules de l'État sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres latines AA.
- f) Les véhicules tombant sous l'application de la réglementation fixant la taxe sur les véhicules automoteurs de certaines catégories de véhicules à usage nécessairement limité sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédés des lettres latines ZZ.
- g) Les véhicules immatriculés dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b) se voient attribuer un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des deux chiffres du mois et des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin desquels expire la validité de l'immatriculation, les deux groupes de chiffres ainsi constitués étant superposés et séparés par un trait horizontal. Les plaques d'immatriculation de ces véhicules sont en outre munies des trois lettres latines EXP superposées.

Art. 22. (1) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule soumis à l'immatriculation peut, moyennant une demande écrite au ministre, requérir pour l'immatriculation dudit véhicule l'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé repris soit de la série courante, soit d'une des séries suivantes:

- a) la série à quatre chiffres compris entre 1000 et 9999;
- b) la série à cinq chiffres compris entre 10000 et 99999.

Ces numéros sont attribués en fonction de leur disponibilité.

Les numéros des séries à quatre ou à cinq chiffres sont attribués dans l'ordre de l'entrée des demandes afférentes auprès de la SNCA.

Aucune personne ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro de la série à quatre chiffres si un tel numéro lui a déjà été attribué.

(2) Un numéro d'immatriculation personnalisé attribué au propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom peut être transféré du véhicule en question sur un autre véhicule à immatriculer au nom de ce même propriétaire ou détenteur.

A défaut pour le propriétaire ou détenteur concerné d'avoir renoncé par écrit, au moment de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule qui a été immatriculé à son nom sous un numéro d'immatriculation personnalisé, au transfert de ce numéro sur un autre véhicule à immatriculer à son nom, l'attribution du numéro d'immatriculation personnalisé en question lui reste acquise pour une période de 36 mois, soit à partir de la mise hors circulation sur la voie publique du véhicule concerné dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2, soit à partir de la transcription du véhicule concerné au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur sous un autre numéro d'immatriculation.

Par dérogation à l'alinéa 2 ainsi qu'au paragraphe 1^{er}, alinéas 3 et 4, l'héritier, parent ou allié au premier degré d'une personne décédée, a droit au maintien du numéro personnalisé sous lequel le véhicule dont il a hérité est, le cas échéant, immatriculé. Il en est de même pour le nouveau propriétaire d'un véhicule historique ou pour le nouveau propriétaire de tout autre véhicule si celui-ci a été enregistré comme détenteur au moment de la transcription. Cette même règle s'applique également en cas de réimmatriculation d'un véhicule historique suite à la péremption du certificat d'immatriculation dans les conditions de l'article 4, paragraphe 8, de la loi précitée du 14 février 1955.

(3) L'autorisation ministérielle portant octroi d'un numéro d'immatriculation personnalisé porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant; cette autorisation doit être jointe à la demande introduite en vue de l'immatriculation du véhicule afférent.

L'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé est sujet au paiement des taxes suivantes:

- 50 euros en cas de première attribution à un requérant d'un numéro qui n'a pas encore servi pour l'immatriculation d'un véhicule dont ce requérant est le propriétaire ou détenteur;
- 24 euros en cas de transfert du numéro d'un véhicule, dont le requérant est le propriétaire ou détenteur, sur un autre véhicule à immatriculer au nom du requérant en tant que propriétaire ou détenteur.

Ces taxes doivent être acquittées au moyen de timbres de chancellerie qui sont apposés dans les cases prévues à cette fin sur la demande à introduire en vue de l'immatriculation d'un véhicule.

Art. 23. (1) Un numéro d'immatriculation attribué à un véhicule lors de sa première immatriculation au Luxembourg y reste attribué jusqu'au retrait définitif de ce véhicule de la circulation au Luxembourg. Il en est de même pour une période de cinq ans:

- a) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de son dernier certificat de contrôle technique;
- b) pour un véhicule qui n'est pas soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de sa dernière vignette de conformité;
- c) pour un véhicule qui a été mis hors circulation sur la voie publique dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2;

- d) pour un véhicule qui a fait l'objet d'une saisie dans la banque de données nationale des véhicules routiers, sans que la procédure d'immatriculation ait abouti.

(2) Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas dans les conditions du présent paragraphe.

A moins que le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation personnalisé ne renonce par écrit à ce numéro au moment de la transcription du véhicule, un nouveau numéro d'immatriculation est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur en vertu des dispositions des articles 20, 21 et 22 et le numéro d'immatriculation personnalisé reste attribué audit propriétaire ou détenteur.

Il en est de même, lorsqu'en cas de transcription le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation de la série courante ou d'une série spéciale demande par écrit de maintenir ce numéro en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.

Si le propriétaire ou détenteur d'un véhicule renonce dans le cadre d'une transcription au numéro d'immatriculation personnalisé à quatre ou à cinq chiffres, un nouveau numéro d'immatriculation y est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur.

Lorsqu'en cas de transcription d'un véhicule immatriculé sous un numéro d'une série spéciale le motif de l'attribution de ce numéro n'est plus donné en vue de l'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur, les conditions des articles 20, 21 et 22 sont d'application.

Art. 24. Sur base d'une autorisation du ministre:

- a) un ou plusieurs numéros de la série courante choisis en dehors de la séquence normale peuvent être attribués en tant que numéros d'immatriculation secondaires aux véhicules dont question sous a), b) et c) de l'article 21 ainsi qu'aux véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et des services spéciaux du Ministère d'État en sus du numéro d'immatriculation sous lequel ces véhicules sont immatriculés. Dans ces conditions, un certificat d'immatriculation est établi pour chaque numéro d'immatriculation secondaire, ce certificat mentionnant à sa rubrique « Remarques » le numéro d'immatriculation principal sous lequel le véhicule est immatriculé.
- b) un numéro d'immatriculation peut exceptionnellement être remplacé en cours d'immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé, lorsqu'il est établi que la sécurité ou la protection de la vie privée de l'intéressé est mise en cause.

Le numéro d'immatriculation d'un véhicule volé ou dont la ou les plaques d'immatriculation ont été volées est remplacé par un nouveau numéro. L'ancien numéro d'immatriculation n'est plus attribué pendant une période de cinq ans à partir de la date présumée du vol, tout en restant toutefois réservé au propriétaire ou détenteur de ce véhicule.

Chapitre 4 - Les plaques d'immatriculation des véhicules routiers, les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Section 1 - Les conditions générales relatives aux plaques d'immatriculation

Art. 25. (1) Tout véhicule doit, à partir de son immatriculation, être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et, à l'exception des motocycles, des quadricycles, des tricycles, des cyclomoteurs, des quadricycles légers, des remorques et des véhicules traînés soumis à l'immatriculation, d'une plaque d'immatriculation à l'avant.

(2) Les plaques d'immatriculation avant et arrière d'un véhicule doivent arborer le même numéro.

Il est interdit de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation ou non valablement immatriculé de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation arborant un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui y a été attribué.

(3) Sur les véhicules qui ne sont pas valablement immatriculés, la ou les plaque (s) d'immatriculation peut (peuvent) être remplacée (s), dans les conditions du présent règlement, par des plaques rouges.

(4) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier est tenu d'enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si:

- le véhicule est mis hors circulation sur la voie publique en vue de son exportation, de sa mise à la ferraille ou de son immatriculation sous un autre numéro;
- le numéro d'immatriculation du véhicule est transféré en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule.

Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule dont les plaques d'immatriculation sont enlevées est tenu de les détruire ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent immédiatement pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.

Art. 26. Les véhicules de l'Armée qui ne sont pas immatriculés doivent, en vue de leur mise en circulation sur la voie publique, être munis d'une ou de plaques d'identité portant le numéro qui leur a été attribué par le Chef de l'État-major. Les lettres et les chiffres de ce numéro sont de couleur blanche sur fond noir. Ces plaques peuvent en outre arborer le signe distinctif national ou un autre signe distinctif spécial y attribué par le Chef de l'État-major.

Art. 27. Les plaques d'immatriculation ainsi que les plaques d'identité des véhicules de l'Armée doivent être tenues dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

Par ailleurs, il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces plaques.

Section 2 - Les caractéristiques techniques des plaques d'immatriculation

Art. 28. Les plaques d'immatriculation dont sont munis les véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 520 mm et une hauteur de 110 mm, soit une largeur de 340 mm et une hauteur de 200 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Toutefois, si la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions précitées est techniquement impossible, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation aux dimensions applicables pour les motocycles.

Les plaques d'immatriculation des motocycles doivent avoir soit une largeur de 270 mm et une hauteur de 80 mm, soit une largeur de 200 mm et une hauteur de 140 mm et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 130 mm et une hauteur de 90 mm, soit une largeur de 90 mm et une hauteur de 130 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Par dérogation aux quatre alinéas qui précèdent, les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée à l'article 21 sous g) doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Le fond des plaques d'immatriculation est de couleur jaune rétro réfléchissante et les caractères alphanumériques y apposés sont de couleur noire non rétro réfléchissante.

Chaque plaque d'immatriculation doit arborer, à son extrémité gauche, un aplat de couleur bleue rétro réfléchissante contenant, dans sa partie supérieure, les douze étoiles de couleur jaune rétro réfléchissante rappelant le drapeau européen et, dans sa partie inférieure, le signe distinctif national constitué par la lettre latine L en couleur blanche rétro réfléchissante. Par dérogation à ce qui précède, la plaque d'immatriculation d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger peut arborer l'aplat prédéfini à son extrémité supérieure, le signe distinctif national étant dans ce cas apposé à droite des douze étoiles.

L'aplat dont question à l'alinéa précédent ainsi que les étoiles et le signe distinctif doivent répondre aux prescriptions de l'annexe du règlement 2411/98/CE du Conseil, du 3 novembre 1998, relatif à la reconnaissance en circulation intracommunautaire du signe distinctif de l'État membre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Art. 29. (1) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1974 peuvent être munis à l'avant et à l'arrière de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur noire non rétro réfléchissante, sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur blanche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1974, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, outre le numéro d'immatriculation et en dessous de celui-ci, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(2) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules routiers ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1974 et avant le 1^{er} janvier 1988 peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante sur lequel sont apposés des caractères alphanumériques en couleur noire non rétro réfléchissante.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1974 et avant le 1^{er} janvier 1988, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(3) À l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1988 et avant le 1^{er} juillet 2003 et disposant à l'arrière d'un emplacement pour la plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm, tel que prévu par l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, peuvent être munis à l'arrière d'une plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante, les caractères alphanumériques du numéro d'immatriculation étant reproduits en couleur noire non rétro réfléchissante; dans ce cas, la plaque d'immatriculation comporte à gauche des caractères alphanumériques l'emblème de l'Union européenne de couleur bleu-azur non rétro réfléchissante avec au centre un cercle de douze étoiles de couleur jaune rétro réfléchissante à cinq rais dont les pointes ne se touchent pas, la hauteur de l'emblème étant de 80 mm et la largeur de 120 mm.

Sur les véhicules répondant aux conditions de l'alinéa 1^{er} et dont l'emplacement de la plaque d'immatriculation arrière a une largeur de 340 mm, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation

arrière conforme aux dispositions du paragraphe 2, le prédit emblème pouvant dans ce cas être apposé sous la plaque d'immatriculation, à gauche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1988 et avant le 1^{er} juillet 2003, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6. L'emblème de l'Union européenne ne doit pas être apposé sur les plaques d'immatriculation de ces véhicules.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant d'un véhicule qui est muni à l'arrière d'une plaque d'immatriculation conforme aux dispositions du présent paragraphe doit répondre aux dispositions du paragraphe 2.

(4) Sur les cyclomoteurs et les quadricycles légers ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2003, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation de couleur jaune rétro réfléchissante d'une largeur de 85 mm et d'une hauteur de 150 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur noire non rétro réfléchissante. Dans ce cas, la partie supérieure de la plaque d'immatriculation doit en outre comporter le signe distinctif national, constitué par la lettre latine 'L' en couleur jaune rétro réfléchissante d'une hauteur de 14 mm et dont le trait a une largeur de 2 mm apposée sur fond ovale de couleur noire non rétro réfléchissante de 30 mm de largeur et de 20 mm de hauteur, ainsi que les lettres majuscules CMA en couleur noire non rétro réfléchissante, apposées à droite du prédit signe distinctif.

Sur les véhicules qui sont visés à l'alinéa précédent et pour lesquels les dimensions de l'emplacement de la plaque d'immatriculation ne le permettent pas autrement, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation, qui répond aux dispositions de l'alinéa 1^{er}, mais dont la largeur et la hauteur sont respectivement de 150 mm et 85 mm.

(5) Les plaques d'immatriculation qui répondent aux dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 doivent être en aluminium d'une épaisseur d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les caractères alphanumériques doivent être en relief de 1,5 mm au moins. Cette disposition n'est toutefois pas requise pour les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers.

(6) Les véhicules qui sont munis de plaques d'immatriculation conformément aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3, doivent en outre être munis à l'arrière du signe distinctif national, constitué par la lettre latine L d'une hauteur de 80 mm et dont le trait a une largeur de 10 mm, peinte en couleur noire sur fond blanc sur une plaque ovale de 175 mm de largeur et de 115 mm de hauteur. Le signe distinctif national peut aussi être autocollant ou peint en évidence sur une surface sensiblement verticale de la face arrière du véhicule, dans les couleurs et dimensions spécifiées ci-avant.

Dans les conditions de l'alinéa 1^{er}, le signe distinctif national ne doit pas être incorporé dans la plaque d'immatriculation. Cette interdiction ne s'applique toutefois ni aux motocycles ni aux véhicules ayant été immatriculés au Luxembourg au nom du propriétaire ou détenteur actuel avant le 1^{er} janvier 1974.

Art. 30. Sans préjudice des articles 28 et 29, l'état des plaques d'immatriculation et de leurs supports répond aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

- a) l'aspect général, l'état et la structure des plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;
- b) la disposition des caractères alphanumériques et des signes apposés sur les plaques ainsi que leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage.

Art. 31. Les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée sous g) de l'article 21, dénommées plaques d'exportation, sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à

disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12° et 13°.

La caution visée à l'alinéa 1^{er} est remboursée lorsque les plaques sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait de plaques sur décision administrative pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Section 3 - La fixation des plaques d'immatriculation

Art. 32. (1) Les plaques d'immatriculation doivent être fixées à l'extérieur du véhicule aussi verticalement que possible et de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro d'immatriculation.

La plaque d'immatriculation arrière doit être fixée, selon le type du véhicule concerné, dans l'emplacement prévu respectivement dans l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE précitée, dans l'annexe de la directive modifiée 93/94/CE du Conseil, du 29 octobre 1993, relative à l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues, ou dans l'annexe II de la directive modifiée 74/151/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues. Si la fixation est techniquement impossible selon ces conditions ou si le véhicule n'est pas visé par les directives précitées, la plaque d'immatriculation arrière doit être fixée de façon visible, à une hauteur inférieure à 120 cm du sol, à moins qu'il ne s'agisse d'un véhicule pouvant être muni d'accessoires ou de dispositifs qui rendent une telle fixation techniquement impossible ou qui rendent illisible le numéro d'immatriculation.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant doit être fixée sur le véhicule à une hauteur inférieure à 120 cm du sol.

(2) La fixation de la plaque d'immatriculation arrière d'un véhicule routier doit se faire moyennant des dispositifs ne nécessitant aucune perforation des plaques. Toutefois, si l'utilisation de tels dispositifs est techniquement impossible, la fixation de la plaque d'immatriculation arrière peut se faire par vis ou par rivets, même si ce mode de fixation nécessite une perforation des plaques. Il en est de même lorsqu'il s'agit de plaques d'immatriculation fixées sur un tracteur de remorque ou de semi-remorque, une remorque, une semi-remorque, un camion, un tracteur ou une machine mobile.

(3) La lisibilité du numéro d'immatriculation et de l'aplat prévu à l'article 28 ne doit en aucun cas être entravée par le moyen de fixation de la plaque. Les perforations des caractères alphanumériques doivent être évitées dans toute la mesure du possible.

Dans les cas où la fixation d'une plaque d'immatriculation arrière n'est pas possible sans perforation, les parties visibles des moyens de fixation doivent avoir la même couleur que le fond de la plaque ou les caractères alphanumériques perforés.

Section 4 - La traçabilité de la délivrance des plaques d'immatriculation

Art. 33. (1) Dès qu'il est saisi par un requérant d'une demande en obtention d'un ou de plusieurs jeux de plaques d'un des types visés à l'annexe 8, le fabricant des plaques, désigné ci-après par « le fabricant », doit communiquer, dans la mesure du possible, à la SNCA les informations suivantes relatives au requérant en question:

- A) Pour les personnes physiques:
 - a) le nom, le prénom et la date de naissance;

- b) le type, le numéro et le pays de délivrance d'un document d'identité ou d'un document en tenant lieu;
 - c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu);
- B) Pour les personnes morales:
- a) la dénomination sociale;
 - b) le numéro d'immatriculation auprès du Registre de commerce et des sociétés ou le numéro d'identification TVA intercommunautaire ;
 - c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu).

La communication de ces informations doit se faire en temps réel, au moyen d'une application informatique que la SNCA met à cette fin à la disposition du fabricant.

Si une donnée visée sous A) et B) ci-avant ne peut pas être communiquée au moyen de l'application informatique, le fabricant est tenu de compléter la communication électronique par la transmission d'une copie de tout document qui permet d'identifier et de tracer la donnée en question.

(2) Après que le fabricant a communiqué les informations visées au paragraphe 1^{er} à la SNCA, celle-ci transmet au fabricant une confirmation d'enregistrement de sa communication.

Pour des plaques du type CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST, définis à l'annexe 8, la confirmation d'enregistrement comporte pour chaque jeu de plaques commandé un code de sécurité alphanumérique aléatoire que le fabricant doit graver sur chaque plaque du jeu en question. Ce code de sécurité unique est composé de 8 caractères alphanumériques d'une hauteur de 5 mm et d'une largeur de 3 mm, séparés entre eux par un espace d'une largeur de 1 mm. La gravure doit se faire de façon indélébile au moyen d'un rayon laser, en positionnant le code au centre d'une zone spéciale dont l'emplacement et les dimensions sont précisées à l'annexe 9.

(3) Si le requérant visé au paragraphe 1^{er} est une personne morale, le fabricant doit retourner à la SNCA la confirmation d'enregistrement relative au ou aux jeux de plaques qu'il a délivrés au requérant en question, dûment complétée et signée, endéans les cinq jours ouvrables à compter de la date de délivrance des plaques en question. Cette confirmation doit en outre être appuyée par une information permettant de tracer la personne physique à laquelle le fabricant a remis le ou les jeux de plaques correspondants et reprenant, les informations sub a) et b) du point A) du paragraphe 1^{er}.

(4) En cas de défaillance de l'application informatique de communication entre la SNCA et le fabricant, le fabricant peut, pour le ou les jeux de plaques qu'il doit produire, utiliser un code de sécurité repris de la liste de codes que la SNCA a au préalable mis à sa disposition pour ce cas particulier. En outre, le fabricant doit dans ce cas transmettre à la SNCA les informations visées aux paragraphes 1^{er} et 3, y compris le code de sécurité appliqué.

(5) En cas de défaillance de l'équipement de gravure au laser auprès du fabricant, ce dernier peut apposer le code de sécurité sur les plaques à délivrer moyennant poinçonnage mécanique, à condition de marquer sans équivoque dans la confirmation d'enregistrement le ou les jeux de plaques pour lesquels il a recouru au poinçonnage mécanique du code de sécurité. Dans ce cas de figure, le code de sécurité doit être poinçonné de manière mécanique sur toutes les plaques d'un même jeu.

Section 5 - Les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges.

Sous-Section 5.1 - L'attribution et la validité des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales ainsi que des numéros de plaques rouges

Art. 34. (1) Le ministre peut autoriser la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule, immatriculé ou non, sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Le ministre fixe les modalités d'utilisation du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale, qui peuvent notamment être autorisés pour des usages ou des services déterminés ainsi que pour la préservation du patrimoine automobile.

Des numéros de plaques rouges peuvent être attribués à la SNCA ainsi qu'aux personnes physiques et morales autorisées à faire le commerce ou à faire la réparation de véhicules routiers soumis à l'immatriculation.

(2) Le ministre attribue au requérant d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge un certificat d'identification, qui est constitué soit par la seule partie II du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, soit par un autre document reconnu comme équivalent par le ministre.

Un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou un numéro de plaque rouge ne peut être couvert que par un seul certificat d'identification.

Le certificat d'identification relatif à un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou à un numéro de plaque rouge ne peut comporter que les données nominatives relatives à une seule personne, dénommée titulaire, qui est autorisée à faire usage desdits signe, plaque ou numéro et qui doit avoir sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg.

Art. 35. Le ministre peut limiter la durée de validité du signe distinctif particulier, de la plaque spéciale et du numéro de plaque rouge dont il a autorisé l'usage ainsi que du certificat d'identification afférent.

La validité de l'autorisation ministérielle portant attribution d'un numéro de plaque rouge expire d'office à la fin de la deuxième année qui suit l'année de sa délivrance. Cette autorisation peut être renouvelée pour de nouveaux termes de deux ans aux conditions prévues pour sa première délivrance, ces termes étant calculés à partir de la date d'expiration de l'autorisation à renouveler.

Art. 36. (1) Aux fins de l'obtention d'un certificat d'identification ou d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge, le requérant est tenu de payer la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2 et de présenter à la SNCA la demande visée à l'article 10, en y joignant les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 4, 6, et 8, ainsi que l'autorisation du ministre pour l'obtention ou le renouvellement du signe distinctif particulier ou de la plaque spéciale ou pour l'attribution du numéro de plaque rouge. Dans le cas du renouvellement, il y a lieu de produire en outre le certificat d'identification antérieur.

Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2, les dispositions de l'article 12, paragraphe 7 sont d'application.

(2) En vue des démarches administratives prévues pour l'obtention ou le renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge, le requérant concerné peut mandater une autre personne dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

Sous-Section 5.2 - L'état des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales

Art. 37. (1) Le signe distinctif particulier et la plaque spéciale ainsi que leurs supports répondent aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

- a) l'aspect général, l'état et la structure de ces signes et plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;
- b) leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage ainsi que, le cas échéant, la disposition des caractères alphanumériques et des signes y apposés.

(2) Dans le cas où le véhicule concerné doit être muni d'une plaque d'immatriculation à l'avant et à l'arrière, l'usage du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale doit se faire dans les mêmes conditions.

(3) Les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales doivent être tenus dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

(4) Il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces signes ou plaques.

(5) Il est interdit de multiplier les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales ou d'en faire un usage autre que celui autorisé en vertu du présent règlement.

Sous-Section 5.3 - Les conditions de configuration et les modalités d'utilisation des plaques rouges

Art. 38. (1) Les plaques rouges doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm et leur épaisseur doit être au moins de 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques rouges arborent un numéro à quatre chiffres, compris entre 1000 et 9999, suivi des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité des plaques. Elles doivent en outre comporter, à leur extrémité gauche, l'aplat prévu à l'article 28.

Le fond des plaques rouges est de couleur rouge non rétro réfléchissante et les chiffres y apposés sont de couleur blanche non rétro réfléchissante.

(2) Les plaques rouges sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12° et 13°.

La personne autorisée à faire usage d'un d'un numéro de plaque rouge doit immédiatement remettre à la SNCA les plaques mises à sa disposition et le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation de véhicules routiers sous le couvert de plaques rouges qui lui ont été délivrées en vertu des dispositions de l'article 41, paragraphe 2, lorsque

- l'autorisation ministérielle prévue à l'article 34 est venue à son terme ou lui a été retirée;
- la validité du numéro de plaque rouge et du certificat d'identification afférent a expiré;
- elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers;
- elle n'utilise plus le numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celui-ci lui a été attribué.

La caution visée à l'alinéa 1^{er} est remboursée lorsque les plaques rouges sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait du numéro de plaque rouge sur décision ministérielle pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Art. 39. (1) Tout véhicule routier mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un numéro de plaque rouge doit être muni de deux plaques rouges qui portent ce numéro et qui sont fixées verticalement et en évidence l'une à l'avant et l'autre à l'arrière sur le pourtour du véhicule. Toutefois, si ces plaques sont utilisées sur un ensemble de véhicules composé soit d'un véhicule automoteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, soit d'un véhicule automoteur équipé en dépanneuse qui tire un véhicule non valablement immatriculé, il suffit de deux plaques dont l'une est fixée à l'avant du véhicule tracteur et l'autre à l'arrière du véhicule remorqué.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1^{er}, les motocycles, les tricycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers ainsi que les remorques ne doivent être munis que d'une plaque rouge à l'arrière.

(2) Les dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 37 s'appliquent également aux plaques rouges.

Art. 40. (1) Le Ministre peut, par décision individuelle et à titre exceptionnel, autoriser l'usage d'un numéro de plaque rouge pour des besoins spéciaux autres que ceux visés à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) L'utilisation des plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois requiert que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges visée à l'article 41, paragraphe 1^{er}.

(3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous [2b\) ai\)](#) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire du numéro de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire:

- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, suivant un modèle défini par le ministre;
- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire.

(4) Les plaques marchandes belges et les plaques d'immatriculation néerlandaises visées par la décision du Comité des ministres BENELUX (M(92)13) du 2 décembre 1992 sont assimilées aux plaques rouges à condition:

- que la circulation du véhicule routier qui en est muni se fasse dans le cadre d'une transaction commerciale intra-Benelux et que cette transaction puisse être attestée par un document douanier ou le double de la facture;
- que le véhicule en question soit couvert par une assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile du véhicule et de son conducteur;
- que l'autorisation de circuler sans immatriculation valable délivrée en vue de l'usage des dites plaques puisse être exhibée sur réquisition par le conducteur du véhicule;
- que les prescriptions légales et réglementaires concernant la taxe de circulation (ou « motorrijtuigen belasting ») prélevée dans le pays qui a délivré l'autorisation ainsi que les prescriptions douanières concernant l'importation, l'exportation et le transit du véhicule en circulation intra-Benelux soient respectées;

- que les conditions fixées par l'autorisation belge ou néerlandaise de mise en circulation sur la voie publique du véhicule en question comme véhicule commercial soient respectées.

Art. 41. (1) La fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges prévue à l'article 40, paragraphe 2, doit comporter les indications suivantes:

- le numéro de plaque rouge que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition;
- les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social;
- la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro d'identification du véhicule mis en circulation sur la voie publique sous le couvert du numéro de plaque rouge mentionné sous a);
- la période de validité pour laquelle la fiche est remplie, cette période ne pouvant pas excéder 15 jours;
- l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué;
- la date à laquelle la fiche a été complétée;
- la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, du représentant de celle-ci;
- les nom et prénoms ainsi que le domicile ou la résidence normale du locataire des plaques rouges au cas où celles-ci sont mises à la disposition d'un tiers ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, la dénomination et le siège social ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du conducteur effectif;
- la masse à vide et la masse maximale autorisée, s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de choses.

Les indications sous a) et b) sont inscrites sur la fiche par le ministre. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à g) ainsi que, le cas échéant, sous h) et i).

Le modèle de la fiche est repris à l'Annexe 7.

(2) Les fiches de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges sont tenues à la disposition des intéressés par la SNCA, qui peut être chargée par le ministre de l'inscription sur les fiches des données mentionnées au paragraphe 1^{er}, à l'exception de la donnée reprise au point g).

Chapitre 5 – Les tarifs

Art. 42. (1) Les tarifs que la SNCA est en droit de percevoir sont fixés, hors taxe sur la valeur ajoutée, comme suit:

1	délivrance d'une copie d'un procès-verbal de réception ou d'un autre document	8,70 euros;
2	délivrance d'une attestation	16,96 euros;
3	contrôles relatifs à des véhicules destinés à des transports 'ADR' ou 'ATP'	
	a) délivrance de l'agrément	66,96 euros;
	b) vérifications périodiques	40,00 euros;
4	détermination de la vitesse par construction d'un véhicule	40,00 euros;
5	détermination des émissions d'échappement d'un véhicule	4,35 euros;

6	délivrance de l'attestation de conformité pour les autocars et les remorques autorisés à circuler à 100 km/h sur les autoroutes étrangères	40,00 euros;
7	frappe d'un numéro d'identification	36,52 euros;
8	établissement du document "Preuve de conformité à la directive 96/53/CE"	50,00 euros;
9	vérification des données relatives à l'immatriculation et au contrôle technique d'un véhicule en vue de la délivrance d'une autorisation de transport international	3,04 euros;
10 (Abrogé à partir du 1^{er} septembre 2016)	a) délivrance d'un disque de taxi de la série courante	22,61 euros;
	b) délivrance d'un duplicata d'un disque de taxi	42,17 euros;
	c) mise à disposition d'un disque de taxi de remplacement:	
	- i. pendant les sept premiers jours ouvrables	p.m.;
	- ii. à partir du huitième jour ouvrable, par jour	3,04 euros;
11	travaux en régie (<i>par demi-heure entamée</i>)	37,83 euros;
12	a) mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges	62,61 euros;
	b) délivrance d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges	3,04 euros;
13	caution pour la mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques)	100,00 euros;
14	délivrance d'une vignette de conformité	19,13 euros;
15	vérifications quant à la conformité d'un véhicule, d'un système ou d'un composant, ne donnant pas lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle	
	a) système au composant	16,96 euros
	b) véhicule dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg	26,96 euros
	c) véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg	53,91 euros;
16	vérifications quant à la conformité d'un véhicule modifié ou transformé par rapport au type réceptionné, donnant lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle, lorsqu'il s'agit pour le(s) élément(s) modifié(s) :	
	a) des pneumatiques, des jantes, du volant, d'un spoiler, d'un feu	26,96 euros;
	b) d'un siège, d'une ceinture de sécurité	26,96 euros;
	c) de l'aménagement extérieur (bull bar, échappement, attache-remorque ou autres éléments similaires)	53,91 euros;
	d) de l'aménagement intérieur (adaptations spéciales, etc.)	53,91 euros;
	e) de la suspension, de la puissance du moteur, du carburant, des freins, des ancrages ou d'autres éléments similaires	107,83 euros;
17	réception par type nationale d'un type de véhicule et réception nationale individuelle d'un véhicule complet	
	a) frais de constitution du dossier	107,83 euros;
	b) vérification des documents techniques et administratifs	107,83 euros;
	c) vérification de la conformité des éléments du véhicule	107,83 euros;
	d) établissement du procès-verbal de réception (PVR)	107,83 euros;
	e) indemnité pour travaux administratifs	107,83 euros;
	f) contrôle de production	107,83 euros;

(2) Les tarifs du point 15 sont doublés si les documents techniques permettant les vérifications visées font défaut ou si les documents techniques présentés empêchent ces vérifications d'une manière non équivoque.

Les tarifs du point 16 s'entendent par unité ou élément vérifié. Ces tarifs sont doublés si la modification ou transformation du véhicule concerné n'a pas été réalisée dans les conditions de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955.

Les tarifs sous a) à f) du point 17 sont dus pour la réception par type nationale. Les tarifs sous a) et f) ne sont pas dus dans le cas d'une extension pour une réception par type nationale existante.

Les tarifs sous a), b) c) et e) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule complet.

Les tarifs sous a) et b) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule à titre personnel; ces tarifs sont réduits de moitié pour les véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg.

Chapitre 6 - Dispositions transitoires

Art. 43. (1) Les véhicules ayant été immatriculés avant le 1^{er} juillet 2003 sous un numéro d'immatriculation composé soit de deux ou de trois chiffres, soit de deux chiffres et de deux lettres, soit d'une lettre et de quatre chiffres, soit de deux lettres et de trois chiffres peuvent continuer à circuler avec ce numéro.

Dans le cas de la transcription d'un véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, ledit véhicule est immatriculé sous un nouveau numéro d'immatriculation qui y est attribué conformément aux dispositions du présent règlement.

(2) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé de deux lettres et de trois chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, ce numéro est complété par un chiffre supplémentaire. Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé d'une lettre et de quatre chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, une lettre supplémentaire est ajoutée.

(3) Sous condition de faire remplacer le certificat d'immatriculation du véhicule concerné, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier peut remplacer le numéro et les plaques d'immatriculation de son véhicule non conformes au présent règlement par un numéro et par des plaques d'immatriculation conformes au présent règlement.

(4) Les véhicules routiers ayant été immatriculés avant le 1^{er} juillet 2003 peuvent continuer à circuler au delà de cette date avec des plaques d'immatriculation conformes aux dispositions en vigueur avant cette date, à condition de répondre aux dispositions des articles 28, 29 et 30.

(5) Les véhicules immatriculés au Luxembourg en date du 1^{er} février 2016 et qui à partir de cette date ne seront plus soumis au contrôle technique périodique, peuvent continuer à circuler sur la voie publique sous le couvert du certificat de contrôle technique dont ils sont pourvus jusqu'à la date d'échéance de ce dernier; à partir de cette date les véhicules en question ne pourront continuer à être maintenus en circulation sur la voie publique que dans les conditions de l'article 7, paragraphe 1^{er}, alinéa 4.

(6) Les véhicules immatriculés au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2015 et dont les plaques d'immatriculation ne sont pas munies d'un code de sécurité conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 33 peuvent continuer à circuler sur la voie publique.

Dans le cas de la transcription d'un tel véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un tel véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, le véhicule doit être muni d'une plaque conforme aux prescriptions du présent règlement.

Chapitre 7 - Dispositions finales

Art. 44. Les définitions reprises aux articles 2 et 2 *bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité s'appliquent intégralement au présent règlement.

Art. 45. Le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation est abrogé.

Art. 46. Notre ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

François BAUSCH

Le Ministre des Finances

Pierre GRAMEGNA

Annexe 1: Les données à saisir dans la banque de données relative à l'immatriculation des véhicules routiers et à imprimer sur le certificat d'immatriculation de ces véhicules

- Notes:** (X) données obligatoires
 (#) données obligatoires, pour autant qu'elles existent pour le véhicule concerné
 (o) données optionnelles
 (N) données non reprises sur la partie respective du certificat d'immatriculation

Rubrique	Libellé	Données à saisir dans la banque de données	Mentions sur le certificat d'immatriculation	
			partie I	partie II
A	Numéro d'immatriculation du véhicule	X	X	X
B	Date de la première mise en circulation du véhicule	X	X	X
C.1.1	Nom(s) ou raison sociale du titulaire du certificat	X	X	N
C.2.1	Prénom(s) du titulaire du certificat	X	X	N
C.1.3	Adresse du titulaire du certificat	X	X	N
C.2.1	Nom(s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule	X	X	X
C.2.2	Prénom(s) du propriétaire du véhicule	X	X	X
C.2.3	Adresse du propriétaire du véhicule	X	X	N
C.3.1	Nom(s) / Raison sociale du détenteur	#	#	#
C.3.2	Prénom(s) du détenteur du véhicule	3	#	#
C.3.3	Adresse du détenteur du véhicule	#	#	N
D.1	Marque du véhicule	X	X	X
D.2	Variante / version du véhicule	#	# / #	#
D.3	Dénomination(s) commerciale(s) du véhicule	X	X	X
E	Numéro d'identification du véhicule	X	X	X
F.1	Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule	X	X	o
F.2	Masse en charge maximale du véhicule autorisée	X	X	o
F.3	Masse en charge maximale de l'ensemble autorisée	#	#	o
G	Masse du véhicule en service	X	X	o
H	Période de validité du certificat d'immatriculation	#	#	#
I	Date de l'immatriculation actuelle du véhicule	X	X	X
J	Catégorie du véhicule	X	X	X
K	Numéro de la réception par type relative au véhicule	#	#	#
L	Nombre d'essieux du véhicule (simples / tandem / tridem)	X	X	N
M	Empattement du véhicule	o	o	N
N.1a	Masse en charge maximale autorisée sur l'essieu 1 du véhicule	X	X	N
N.2a, ..., N.5a	Masse en charge max. autorisée sur l'essieu 2, 3, 4, 5 du véhicule	#	#	N
O.1	Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque freinée	#	#	N
O.2	Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque non freinée	#	#	N
P.1	Cylindrée du moteur du véhicule (en cm ³)	#	#	o
P.2	Puissance nette maximale du moteur du véhicule (en kW)	#	#	o
P.3	Type de carburant ou source d'énergie du véhicule	#	#	o
P.4	Vitesse nominale du moteur du véhicule (en min ⁻¹)	o	o	N
P.5	Numéro de série du moteur du véhicule	o	o	N
Q	Rapport puissance/poids pour le véhicule (en kW/kg) [pour motocycles uniquement]	X	X	o
R	Couleur du véhicule	#	o	o
S.1	Nombre de places assises dans le véhicule, y compris celle du conducteur	X	X	N
S.2	Nombre de places debout dans le véhicule	#	#	N
T	Vitesse maximale du véhicule (en km/h)	o	o	N
U.1 / U.3	Niveau sonore du véhicule: à l'arrêt (en dB(A)) / en marche (en dB(A))	o	o	N
U.2.	Voitesse du moteur à laquelle a été déterminée le niveau sonore (en min ⁻¹)	o	o	N
V.1/ V.2/ V.3/ V.4	Gaz d'échappement du véhicule: CO / HC / NO _x / HC+NO _x (en g/km ou en g/kWh)	#	N	N
V.5	Gaz d'échappement du véhicule: particules diesel (en g/km ou en g/kWh)	#	N	N
V.6	Coefficient d'absorption corrigé pour le diesel (en min ⁻¹)	#	o	N
V.7	CO ₂ (en g/km)	X	o	N
V.9	Catégorie environnementale du véhicule	X	o	N
Z.1	Type de carrosserie du véhicule	X	X	o
Z.2 / Z.3 / Z.4	Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule	o	o	o
Z.5	Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé	o	o	o
	Remarques	o	o	o

Annexe 2: Le modèle du certificat d'immatriculation d'un véhicule

face 'recto' (partie I) (#)

NB: quant à leur aspect visuel, les parties I et II du certificat d'immatriculation sont identiques, sauf d'afficher sur le quatrième volet du certificat respectivement la mention "Partie I" ou "Partie II"

Changements d'adresse

Date: _____ 

N°, Rue: _____

Localité: _____

Date: _____ 

N°, Rue: _____

Localité: _____

Notes importantes

Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation est **cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage** ou temporairement mis hors circulation, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) endéans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule "Déclaration de mise hors circulation d'un véhicule routier", dûment complétée et signée, à laquelle il doit joindre l'original des parties I et II du présent certificat. Dans le cas où le véhicule est temporairement mis hors circulation, il suffit de joindre l'original de la seule partie I du présent certificat. La pré-dite notification peut se faire soit par envoi des documents requis, sous pli recommandé, à la SNCA, soit par la remise de ces documents, contre accusé de réception, à un guichet de la SNCA.

Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation a fait l'objet d'une **modification ou transformation** de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité, soit sur le présent certificat, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la SNCA avant de remettre le véhicule en circulation, aux fins de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation.

Notes importantes

Lorsque le propriétaire ou le détenteur du véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation **change de résidence normale ou de siège social**, il doit en informer la SNCA endéans le mois suivant ce changement et faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse par la SNCA au moins sur l'original de la partie I du présent certificat. Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse, sans frais pour le requérant. A défaut, la personne concernée doit justifier sa situation régulière au Luxembourg en produisant un certificat de résidence (dans le cas d'une personne physique) ou un extrait du Registre de commerce et des sociétés (dans le cas d'une personne morale), ou un document en tenant lieu, le certificat ou le document présenté devant dater de moins d'un mois.

Communauté Européenne
Grand-Duché de Luxembourg
Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Département des transports



Certificat d'immatriculation - Partie I

ΒΑΧΤ Ι ΗΑ CΕΡΤΗΓΗΚΑΤΑ ΖΑ ΠΕΡΙΣΤΡΑΦΙΒΗΡ
PERMISO DE CIRCULACIÓN. PARTE I
OSVĚDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST I
REGISTRERINGSATTEST. DEL I
ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG. TEIL I
REGISTRERIMISTUNNISTUS. OSA I
ΆΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΚΑΤΑ. ΜΕΡΟΣ Ι
REGISTRATION CERTIFICATE. PART I
CARTA DI CIRCOLAZIONE. PARTE I
REĠISTRACIJAŠ APLIECĪBA. I. DAĻA
REGISTRACIJAŠ LIUDŽĪMAS. I. DAĻA
FORGALMI ENGEDÉLY. I. RÉSZ
CERTIFIKAT TA' REGISTRAZZJON. L-I PARTI
KENTERKENBEWIS. DEEL I
DOWÓD REJESTRACYJNY. CZĘŚĆ I
CERTIFICADO DE MATRICULA. PARTE I
PARTEA I DIN CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE
OSVEDČENIE O EVIDENCII. ČASŤ I
PROMETNO DOVOLJENJE. DEL I
REKISTERÕINTÕIDUSTUS. OSA I
REGISTRERINGSBEVISET. DEL I

Annexe 3: Le modèle du certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

**Ministère du Développement durable
et des Infrastructures**

Département des Transports

<u>Adresse postale</u> Société Nationale de Circulation Automobile BP 23 L-5201 Sandweiler
--

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION TEMPORAIRE

valable du jusqu'à la fin du 3^{ème} jour ouvrable suivant,

délivré sur base des dispositions de l'article 7, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du xx.xx.xxxx concernant la réception et l'immatriculation des véhicules routiers pour le véhicule spécifié ci-dessous, comme suite à la restitution du certificat d'immatriculation de celui-ci en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation et au nom du même propriétaire ou détenteur.

Données du véhicule

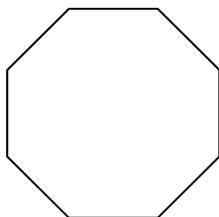
Numéro d'immatriculation:

Numéro d'identification:

Marque:

Dénomination commerciale:

Le présent certificat n'est valable qu'à condition d'être accompagné d'un certificat de contrôle technique en cours de validité ainsi que d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme par la SNCA ou par une personne déléguée à cette fin par la SNCA.



Cachet de la société

Personne mandatée

Nom:

Adresse:

Nom et Prénom
du signataire:

Signature:

Numéro
d'identification
du certificat:

<p>Le présent document ne peut pas servir en vue de l'immatriculation du véhicule à l'étranger et ne couvre la circulation du véhicule concerné que sur la voie publique au Luxembourg</p>

 <p>snca Société Nationale de Circulation Automobile</p>	<p>Société Nationale de Circulation Automobile <i>désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers</i></p>	<p>Service 'Immatriculation' imm@snca.lu</p>
--	---	--

Annexe 4 : Le modèle de l'attestation de modification ou de transformation pour un véhicule routier

Désignation de l'atelier ayant procédé à la transformation



Numéro du dossier

Date:

ATTESTATION de modification ou de transformation

délivrée en application des dispositions de l'article 11, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du xx.xx.xxxx relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

L'expert -technicien soussigné
(Nom et Prénom)

déclare avoir procédé sur le véhicule spécifié ci-après:

Numéro d'immatriculation

Numéro d'identification

Marque

Modèle (Type)

aux modifications/transformations par rapport au type de véhicule réceptionné listées ci-après, en ayant à cette fin appliqué les règles de l'art en la matière et respecté les instructions de montage et de réglage reprises dans les documents techniques de référence pertinents du (des) fabricant(s) respectif(s).

Modification (s) / Transformation (s)	Description ou spécification technique de référence

Cette attestation:

- ◆ doit obligatoirement être conservée à bord du véhicule;
- ◆ correspond à l'état du véhicule à la date de son établissement et ne présume nullement de l'évolution future du véhicule;
- ◆ doit être présentée à la **SNCA** endéans les deux mois après son établissement, ensemble avec le véhicule modifié ou transformé, aux fins de la réception de ce dernier

 <p>snca Société Nationale de Circulation Automobile</p>	<p>Société Nationale de Circulation Automobile <i>désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers</i></p>	<p>Service 'Agréation'</p> <p>Rendez-vous: agr@snca.lu</p>
--	--	--

Annexe 6: La série courante des numéros d'immatriculation pour véhicules routiers

(1) Les numéros d'immatriculation de la série courante comportent six positions alphanumériques, dont quatre chiffres précédés de deux lettres.

(2) Dans la série courante, les séries de numéros qui suivent ne sont pas utilisées:

- les séries qui impliquent une des combinaisons de lettres AA, CD, HJ, KK, KZ, PD, SA, SS, WC et ZZ.
- les séries qui impliquent les lettres I ou O.

(3) Les combinaisons de lettres se suivent dans l'ordre séquentiel du tableau ci-après, évoluant de haut en bas et de gauche à droite.

BA	JJ	TS	XZ	NR	DH	FA	RJ	YS	PZ	DR	GH	QB	ZK	QS
CA	GJ	RS	YZ	PR	EH	EB	QK	ZS	QZ	ER	FH	PB	YK	RT
DA	FJ	QT	ZY	QR	FG	DB	PK	ZT	RY	FQ	EG	NB	XK	ST
EA	EK	PT	YY	RQ	GG	CB	NK	YT	SY	GQ	DG	MB	WK	TT
FB	DK	NT	XY	SQ	HG	BB	MK	XT	TY	HQ	CG	LB	VL	UT
GB	CK	MT	WY	TQ	JG	AB	LK	WT	UY	JQ	BG	KC	UL	VT
HB	BK	LT	VX	UQ	KG	AC	KL	VU	VY	KQ	AG	JC	TL	WU
JB	AK	KU	UX	VQ	LF	BC	JL	UU	WX	LP	AF	HC	SL	XU
KB	AL	JU	TX	WP	MF	CC	HL	TU	XX	MP	BF	GC	RL	YU
LC	BL	HU	SX	XP	NF	DC	GL	SU	YX	NP	CF	FC	QM	ZU
MC	CL	GU	RX	YP	PF	EC	FL	RU	ZX	PP	DF	ED	PM	ZV
NC	DL	FU	QW	ZP	QF	FD	EM	QV	ZW	QP	EF	DD	NM	YV
PC	EL	EV	PW	ZN	RE	GD	DM	PV	YW	RN	FE	BD	MM	XV
QC	FM	DV	NW	YN	SE	HD	CM	NV	XW	SN	GE	AD	LM	VW
RD	GM	CV	MW	XN	TE	JD	BM	MV	WW	TN	HE	AE	KN	VW
SD	HM	BV	LW	WN	UE	KD	AM	LV	VV	UN	JE	BE	JN	UW
TD	JM	AV	KV	VM	VE	LE	AN	KW	UV	VN	KE	CE	HN	TW
UD	KM	AW	JV	UM	WD	ME	BN	JW	TV	WM	LD	DE	GN	SW
VD	LN	BW	HV	TM	XD	NE	CN	HW	SV	XM	MD	EE	FN	RW
WE	MN	CW	GV	SM	YD	PE	DN	GW	RV	YM	ND	FF	EP	QX
XE	NN	DW	FV	RM	ZD	QE	EN	FW	QU	ZM	QD	GF	DP	PX
YE	PN	EW	EU	QL	ZC	RF	FP	EX	PU	ZL	RC	HF	CP	NX
ZE	QN	FX	DU	PL	YC	SF	GP	DX	NU	YL	SC	JF	BP	MX
ZF	RP	GX	CU	NL	XC	TF	HP	CX	MU	XL	TC	KF	AP	LX
YF	SP	HX	BU	ML	VB	UF	JP	BX	LU	WL	UC	LG	AQ	KY
XF	TP	JX	AU	LL	UB	VF	KP	AX	KT	VK	VC	MG	BQ	JY
WF	UP	KX	AT	JK	TB	WG	LQ	AY	JT	UK	WB	NG	CQ	HY
VG	VP	LY	BT	HK	SB	XG	MQ	BY	HT	TK	XB	PG	DQ	GY
UG	WQ	MY	CT	GK	RB	YG	NQ	CY	GT	SK	YB	QG	EQ	FY
TG	XQ	NY	DT	FK	QA	ZG	PQ	DY	FT	RK	ZB	RH	FR	EZ
SG	YQ	PY	ET	EJ	PA	ZH	QQ	EY	ES	QJ	ZA	SH	GR	DZ
RG	ZQ	QY	FS	DJ	NA	YH	RR	FZ	DS	PJ	YA	TH	HR	CZ
QH	ZR	RZ	GS	CJ	MA	XH	SR	GZ	CS	NJ	XA	UH	JR	BZ
PH	YR	SZ	HS	BJ	LA	WH	TR	HZ	BS	MJ	WA	VH	KR	AZ
NH	XR	TZ	JS	AJ	KA	VJ	UR	JZ	AS	LJ	VA	WJ	LS	
MH	WR	UZ	KS	AH	JA	UJ	VR	LZ	AR	KH	UA	XJ	MS	
LH	VS	VZ	LR	BH	HA	TJ	WS	MZ	BR	JH	TA	YJ	NS	
KJ	US	WZ	MR	CH	GA	SJ	XS	NZ	CR	HH	RA	ZJ	PS	

(4) Les éléments numériques des numéros d'immatriculation de la série courante sont attribués comme suit:

- les éléments numériques de 0010 à 0099 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers;
- les éléments numériques de 0001 à 0009 ainsi que ceux de 0100 à 3999 peuvent être attribués en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- les éléments numériques de 4000 à 9999 sont attribués en tant que numéros courants à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 4000 – BA 4999, CA 5000 – CA 5999, DA 6000 – DA 6999, etc.

 <p>LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures</p>	<p>Fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges <i>Certificate for the use of a road vehicle on public roads under the cover of red plates</i></p>	<p>PLAQUES ROUGES <i>Red plates</i></p> <p>N°</p>
<p>Informations concernant le titulaire de la fiche de mise en circulation <i>Information concerning the certificate holder</i></p> <p>Dénomination / <i>Denomination</i></p> <p>Siège social / Adresse / <i>Social seat / address</i></p> <p>Date d'établissement de la fiche / <i>Date of issue of the certificate</i></p> <p>Date d'expiration de la fiche (*) / <i>Date of expiry of the certificate</i></p> <p>(*) durée de validité maximale (maximum period of validity): 15 jours (15 days)</p> <p>Cachet et signature du titulaire de la fiche (Stamp and signature of the certificate holder)</p> <p>Nom du signataire / <i>Name of the undersigned</i></p>		
<p>Informations concernant le locataire des plaques rouges <i>Information concerning the tenant of the red plates</i></p> <p>Dénomination / Nom et Prénom / <i>Denomination / Name and first name</i></p> <p>Siège social / Adresse / <i>Social seat / address</i></p> <p>Le locataire déclare avoir pris connaissance du fait qu'il ne pourra utiliser les plaques rouges que pour la seule mise en circulation du véhicule spécifié ci-contre, sur le trajet indiqué ci-contre. En outre, le locataire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'usage de plaques rouges reprises au verso, pour autant que ces prescriptions l'obligent.</p> <p style="text-align: right;">Signature du locataire</p>		
<p>Informations concernant le véhicule muni des plaques rouges <i>Information concerning the vehicle with the red plates</i></p> <p>Catégorie / <i>Category</i></p> <p>Marque et type / <i>Brand and type</i></p> <p>Numéro de châssis / <i>Identification number</i></p> <p>Masses (♦): à vide / maximale autorisée (kg) / <i>Masses (♦): tare / maximum authorized (kg)</i></p> <p>(♦) seulement pour véhicules destinés au transport de choses / <i>for goods vehicles only</i></p> <p>Informations concernant le conducteur du véhicule <i>Information concerning the vehicle driver</i></p> <p>Nom et Prénom / <i>Name and first name</i></p> <p>Adresse / <i>Address</i></p> <p>Numéro du permis de conduire / <i>Number of the driving licence</i></p> <p>Informations concernant le trajet à effectuer <i>Information concerning the journey to be run</i></p> <p>Lieu et pays de départ / <i>Place and country of departure</i></p> <p>Lieu et pays de destination / <i>Place and country of destination</i></p> <p>Trajet: simple / aller-retour / <i>Journey: there / there & back</i></p>		

Numéro de la fiche: « **NUMÉRO COUVRANT** »

Tél.: (+ 352) 35 72 14 - 276 / info@snca.lu

SNCA - Société Nationale de Circulation Automobile, BP 23, L-5201 Sandweiler

Annexe 8 : Différents types de plaques d'immatriculation

Les plaques d'immatriculation comportent les types de plaques suivants :

a) « plaques corps diplomatique » : plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) à c) de l'article 21, désignées « plaques CD » ;

b) « plaques Cour grand-ducale et Gouvernement » : plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) et b) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées « plaques CG » ;

c) « plaques parlement » : plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point d) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées « plaques PP » ;

d) « plaques export » : plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point g) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées « plaques EX » ;

e) « plaques motorcycle » : plaques d'immatriculation de motocycles ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées « plaques MC » ;

f) « plaques cyclomoteur » : plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées « plaques CM » ;

g) « plaques motorcycle historique » : plaques d'immatriculation de motocycles répondant aux critères de motocycles historiques, désignées « plaques MH » ;

h) « plaques cyclomoteur historique » : plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers répondant aux critères de cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées « plaques CH » ;

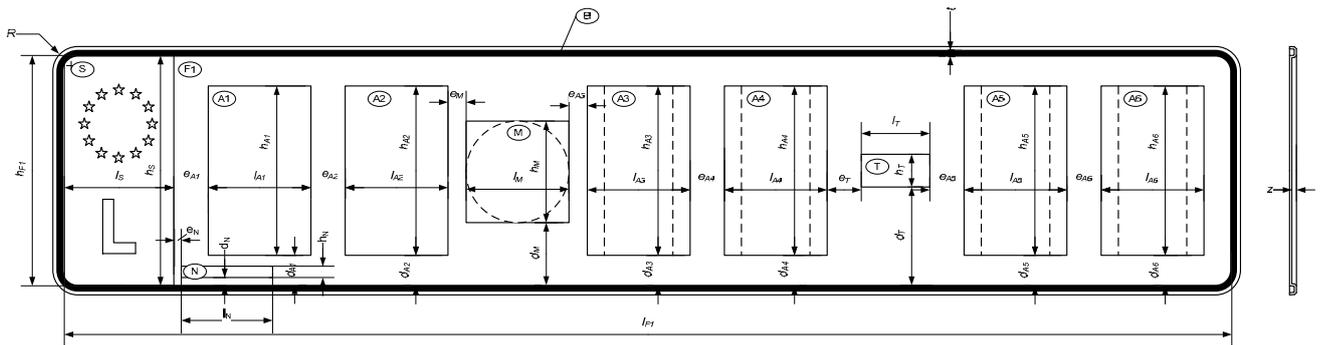
i) « plaques véhicules historiques » : plaques d'immatriculation de véhicules historiques autres que les motocycles historiques et les cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées « plaques VH » ;

j) « plaques rouges » : plaques d'immatriculation visées à la sous-section 5.3 du chapitre 4, désignées « plaques RG » ;

k) « plaques standard » : plaques d'immatriculation autres que celles définies aux points a) à j), destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées « plaques ST ».

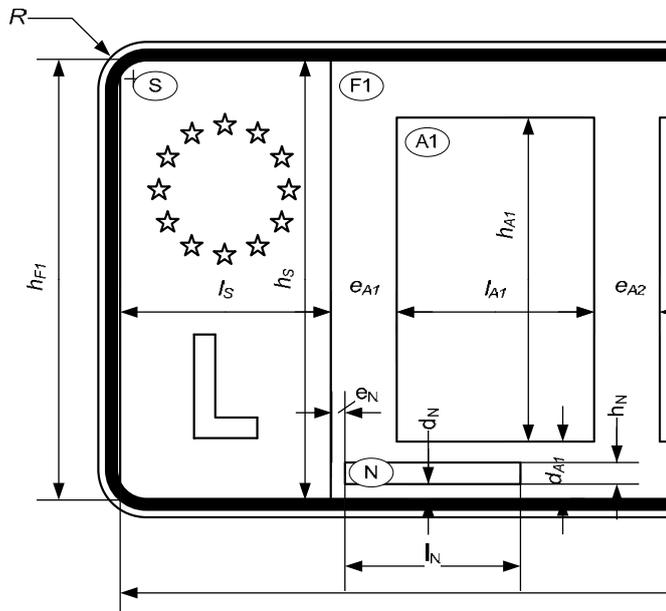
Annexe 9: Zone N d'une plaque d'immatriculation

1. Modèle d'une plaque d'immatriculation



2. Définition de la zone N

Zone dans laquelle est gravé par rayon laser, de façon indélébile le code de sécurité unique visé à l'article 33, paragraphe 2.

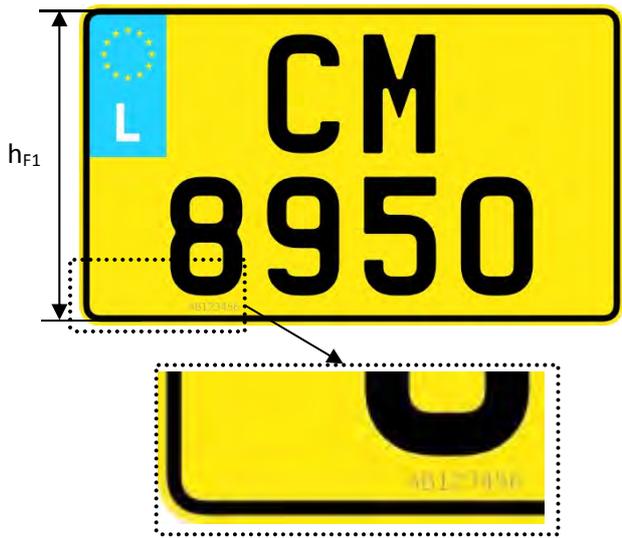


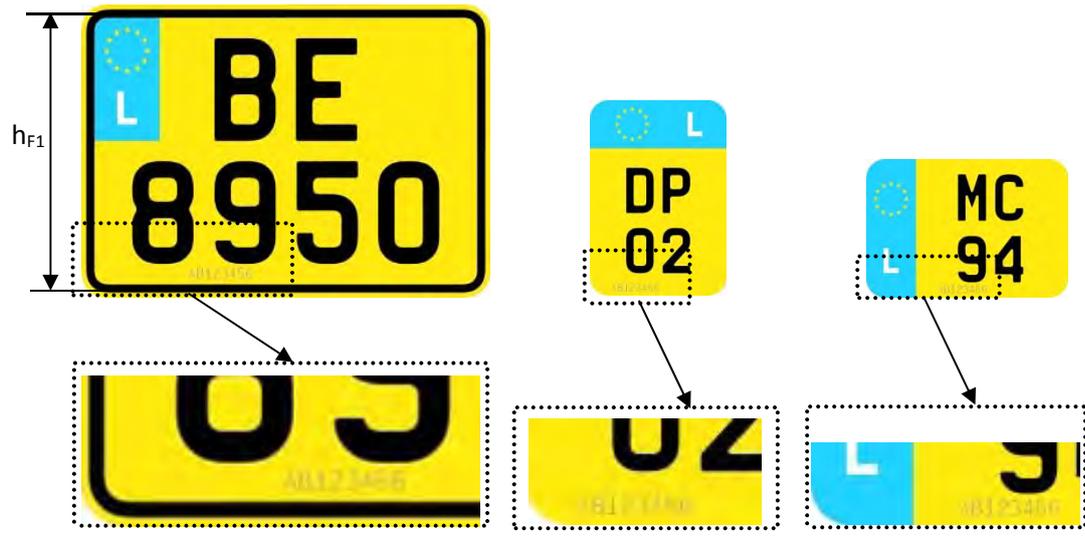
3. Couleurs et forme de la zone N

Zone N	
Forme	Rectangulaire
Couleur de fond	Les parties de la zone N non couvertes par les chiffres du code de sécurité sont de couleur jaune rétro-réfléchissant.
Couleur des caractères	Noir

4. Dimensions et emplacement de la zone N

Dimensions de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST	
l_N [mm]	40
h_N [mm]	5

Emplacement de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST			
	l_s	e_N	d_N
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motos, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm.</p> <p>Exemple:</p> 	48	3	3
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motos, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm.</p> <p>Exemple:</p> 	48	10	3

	l_s	e_N	d_N
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm.</p> <p>Exemple:</p> 	32	3	3
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm, ainsi que pour les plaques d'immatriculation destinées aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers.</p> <p>Exemples:</p> 	32	10	3

5. Tolérances applicables aux dimensions définies sous 4.

Désignation	Dimensions simples				Dimensions cumulées		
	l_N/l_s	h_N	e_N	d_N	$d_N + h_N$	$l_s + e_N$	$e_N + l_N$
Tolérance [mm]	± 1	± 1	± 1	± 1	$\pm 1,5$	$\pm 1,5$	$\pm 1,5$



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal modifiant a) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil; b) le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures département des transports
Auteur(s) :	Josiane PAULY, 1er Conseiller de Gouvernement
Téléphone :	24784948
Courriel :	josiane.pauly@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adaptation de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité afin de répondre aux nouvelles dispositions pour le contrôle technique reprises dans la loi du 5 juillet 2016 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation. Adaptation du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers au niveau des tarifs de la SNCA. À cette occasion quelques imperfections textuelles seront également redressées.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Non applicable



Date :

09/05/2016



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT)
Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA)
Confédération Luxembourgeoise du Commerce (CLC)
Fédération des Artisans

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Formation sur les points de contrôle lors du contrôle technique pour les véhicules immatriculés comme taxis.

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions du projet de règlement grand-ducal s'appliquent indifféremment aux femmes et aux hommes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)