CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

Procedure consultative

Projet No 36/2016-1 **25 avril 2016**

Contrôle technique

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal modifiant

a) le 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;

b) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

c) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Informations techniques :

No du projet :	36/2016
Date d'entrée :	25 avril 2016
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Commission :	Commission économique

18 rue Auguste Lumière L-1950 Luxembourg
B.P. 1263 L-1012 Luxembourg
T. +352 27 494 200 F. +352 27 494 250
csl@csl.lu www.csl.lu

Projet de règlement grand-ducal modifiant

a) **le 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;**
b) **l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;**
c) **le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.**

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, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre de la Justice 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. 1er. L'article 2 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 est remplacé par le libellé suivant:

« 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. »

Art. 2. Le dernier alinéa de l'article 20 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. 3. L'annexe II du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est remplacée 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 défectuosités 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			Applicable à partir du
			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(*)			
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 régistres		X		
L.0.3. Disque Taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée		X		
L.0.4. Plaquette 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.5 Equipement	Contrôle visuel	Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationalles sans influence sur la sécurité ; avec influence sur la sécurité.	X	 X		
L.0.6. Assurance	Contrôle visuel	Seuls les véhicules couverts par une assurance valable sont autorisés à passer au contrôle	Contrôle technique refusé			
L.0.7 Taxes Automoteurs	Contrôle visuel	Seuls les véhicules dont les taxes sont payées sont autorisés à passer au contrôle	Contrôle technique refusé			
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		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.	X			
		Usure excessive.		X		
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X		
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X		
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X		
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive		X		
		Fonctionnalité réduite.			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.		X		
		Fonctionnalité réduite.			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.	X			
		Fonctionnalité réduite.		X		
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X			
		Fonctionnalité réduite.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Étanchéité insuffisante.		X		
		Fonctionnalité réduite.			X	
		d) Ne fonctionnent pas correctement.		X		
		Fonctionnement du frein affecté.			X	
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X			
		Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X		
		b) Fonctionnement du purgeur affecté.	X			
		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.		X		
		Ne fonctionne pas.			X	
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.		X		
		Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X	
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X		
		Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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 (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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X 	 X	
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X 	 X	
		e) Flexibles poreux.		X		
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque 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			Applicable à partir du
			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	
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X 	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		f) Capuchon anti-poussière endommagé. Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.	X	 X		
		a/L) Entrave du mouvement du système de freinage Entrave exessive 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		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
1.2 Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X	
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X		
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X		
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. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes[1]: 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012: – catégorie M_1: 58 % – catégories M_2 et M_3: 50 % – catégorié N_1: 50 % – catégories N_2 et N_3: 50 % – catégories O_2, O_3 et O_4 - pour les semi-remorques: 45%[2] - pour les semi-remorques plateaux: 50% 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012: – catégories M_1, M_2 et M_3: 50%[3] – catégorie N_1: 45% – catégories N_2 et N_3: 43%[4] – catégories O_2, O_3 et O_4: 40%[5]3.		X X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		Autres catégories – catégories L (les deux freins ensemble): – catégorie L1e: 42 % – catégories L2e, L6e: 40 % – catégorie L3e: 50 % – catégorie L4e: 46 % catégories L5e, L7e: 44 % catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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	
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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		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		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			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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).	X			
		Réservoir insuffisant.		X		
		c) Mécanisme inopérant.		X		
		Direction touchée.			X	
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X		
		Direction touchée.			X	
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X		
		Direction touchée.			X	
		f) Modification présentant un risque [(3)].		X		
		Direction touchée.			X	
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X		
		Direction touchée.			X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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)	X(*)			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)	X			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences[(1)], (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).	X(*)			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X		
		Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences[(1)]. (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)		X		
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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)	X			
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X		
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X(*)			
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		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		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).	X			
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		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			Applicable à partir du
			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		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		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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. 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		
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		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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		
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Totalement 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			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X(*)			
		Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X		
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)			
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X		
		c) Mauvaise fixation du feu.	X(*)			
		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).	X(*)			
		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X		
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X			
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
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			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé.	X(*)			
		Catadioptre touché.		X		
		b) Mauvaise fixation du catadioptre.	X(*)			
		Risque de chute.		X		
4.8.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[(1)].	X			
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		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	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.	X(*)			
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X		
4.9.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences[(1)].	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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	
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(*)	 X X		
		b) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X		
		c) Nombre de feux incorrect		X		
		d) Hors fonctionnement		X		
		e) Couleur non conforme		X		
		f) Branchement ne correspond pas à la règlementation		X		
		g) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L.4.10.2 Gyrophares (Feux clignotants et autres signalisations lumineuses)	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		Verre fait défaut		X		
		b) Un feu de plusieurs hors service	X			
		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 défectueux (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		Panneau lumineux fait défaut		X		
		b) Couleur non conforme		X		
		c) Verre ou panneau non conforme		X		
		d) Présence non autorisée		X		
		e) Feu hors fonctionnement		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L4.10.4 Panneau lumineux auto-école	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		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 règlementation		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.	X(*)			
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X		
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X	
		b) Câblage légèrement détérioré.	X			
		Câblage fortement détérioré.		X		
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X			
		Risque de court-circuit.		X		
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1]. Feu émetteur/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 catadioptre. 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			Applicable à partir du
					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			Applicable à partir du
			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	
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		de roue non conforme aux exigences (1) et nuisant à la sécurité routière.				
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).	X			
		Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X		
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences(1). Couche de protection de la corde affectée.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	 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	 X		
5.3. Suspension						
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X 	 X	
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à 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	
		a/L) Ressort non certifié ou autorisé		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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.		X		
		c/L) 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		
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		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Usure importante sans risque de perturbation du bon fonctionnement de la suspension.	X			
		Usure importante avec risque de défaillance		X		
		d) Dissymétrie mineure	X			
		Dissymétrie majeure		X		
L.5.3.2 Balancier	Contrôle visuel	a) Jeu mineur	X			
		Jeu important		X		
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple	X			
		Ecrou(s) complétement lâchés		X		
		Ecrou(s) de fixation fait (font) défaut			X	
		c) Non conforme		X		
		d) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement.	X			
		Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance			X	
		e) Légère déformation sans risque de perturber le fonctionnement.	X			
		Déformation importante			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.		X		
		Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.			X	
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X		
		Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.			X	
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage		X		
		Résistance insuffisante des pièces.			X	
		a/L) Contrôle impossible manque de propreté/conditions hygiéniques insuffisantes		X		
		b/L) Soudage chassis/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.		X		
		Risque pour la santé des passagers.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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.		X		
		Très grand risque de chute.			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).		X		
		Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X	
		b) Usure excessive d'un élément.		X		
		Limite d'usure dépassée.			X	
		c) Mauvaise fixation.		X		
		Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.			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.	X			
		Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)		X		
		g) Modification présentant un risque [3] (pièces auxiliaires).		X		
		Modification présentant un risque [3] (pièces principales)			X	
		h) Accouplement trop faible.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Fixation de la protection de chaine de transmission du motocycle endommagée sans risque de se blesse.	X			
		Avec risque potentiel de se blesser			X	
		Protection fait défaut			X	
		b/L) Protection de chaine de transmission du motocycle non conforme sans risque de se blesser		X		
		Avec risque de se blesser			X	
		c/L) Pignon de transmission du motocycle légèrement usé sans risque de défaillance	X			
		Pignon de transmission du motocycle fortement usé avec risque de défaillance		X		
		d/L) Pignon de transmission du motocycle légèrement endommagé sans risque de défaillance	X			
		Pignon de transmission du motocycle fortement endommagé avec risque de défaillance		X		
		e/L) Fonctionnement d'embrayage non progressif	X			
		Course d'actionnement trop importante		X		
		f/L) Pédale d'embrayage non conforme		X		
		g/L) Boite de vitesse ; fixation déteriorée, 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.		X		
		Fixations desserrées ou fêlées.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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 fonctionnent	X	 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			Applicable à partir du
			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		
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Structure du siège défectueuse.		X		
		Siège mal fixé.			X	
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X		
		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X	
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X(*)			
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X		
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences [(1)].	X			
		Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		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.		X		
		Sécurité compromise.			X	
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X			
		Stabilité insuffisante.		X		
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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		
		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			
		Soudure non conforme		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	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		
		c) Fixation endommagée ou non conforme		X		
		d) Equipement non conforme		X		
		e) Déformation légère sans risque pour la sécurité	X			
		Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L.6.2.3 Cadre motocycle	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X			
		Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité			X	
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s)		X		
		Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation			X	
		c) Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motocycle	X			
		Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motocycle			X	
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance.	X			
		Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité		X		
		Soudure non conforme.			X	
L.6.2.4 Carénage motocycle	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)	X			
		Fortement endommagé avec risque pour la sécurité		X		
		d) Type non conforme		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurit Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité	X	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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		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		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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		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)].	X			
		Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).		X		
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)			
		b) Défectueux.		X		
		Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			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.	X(*)			
		Totalement inopérant.		X		
		b) Commande mal fixée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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. Totalement inopérant.	X	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalement 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		
		e) Plaque manquante ou illisible		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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		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		
		c) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions 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 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. - Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[7]: 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	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 ± 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			Applicable à partir du
			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 1er 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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[9]: Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables(1). 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;					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	2. Exigences concernant la mise en condition: 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; ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	Procédure d'essai: 1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection; 3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3;	b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences[(1)] n'autorisent pas le recours à des 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 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] ou <u>0,7 m^{-1}</u> [11]		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	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. 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.					
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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.4 Autres points liés à l'environnement						
8.4.1 Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.	X			
		Risque de blessures.		X		
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X		
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
		e) Non conformes aux exigences[(1)].	X			
		Largeur de porte insuffisante.		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.	X			
		Signalisation des issues de secours manquante.		X		
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X			
		d) Non conformes aux exigences[(1)].	X			
		Largeur insuffisante ou accès bloqué.		X		
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) [(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement.	X			
		Affecte la sécurité de la conduite.		X		
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X		
		Risque pour la santé des passagers.			X	
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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	 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]. Totalement 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			Applicable à partir du
			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. Totalement 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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)[2]						
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X		
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X		
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X		
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement 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			Applicable à partir du
			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]. Risque de blessures.	X	 X		
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences[1]. Sécurité de la conduite affectée.	X	 X		

1. Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
2. 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1er janvier 2012.
3. 48% % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er 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 N_1, N_2 et N_3 immatriculés pour la première fois avant le 1er 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 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.

(*) 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 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 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	(a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X	X
		(b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		(c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	(a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). Au moins deux actionnements 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) Dommage externe susceptible 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		(b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		(c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		(d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Verrouillage insuffisant.		X	
		(b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	 X	
		(c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		(d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		(e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	(a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		X	 X
		(b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		(c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		(d) Fuite de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	 X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		(b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
		Fonctionnalité réduite.		X	
		(c) Étanchéité insuffisante.		X	
		Fonctionnalité réduite.			X
		(d) Ne fonctionnent pas correctement.		X	
		Fonctionnement du frein touché.			X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	(a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
		Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		(b) Purgeur inopérant.		X	
		(c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X	
		Ne fonctionne pas.			X
		(b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.		X	
		Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		(c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
		Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		(d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
		Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
		Pas de liquide de frein visible.			X
		(e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		(f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(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).		X	
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		(c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
		Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		(d) Conduites mal placées.	X		
		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.	X		
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		(c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		(d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
		Câble altéré			X
		(e) Flexibles poreux.		X	

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(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		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	(a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		(b) Levier défectueux.		X	
		(c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	(a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	 X	
		(b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de 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

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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Autres composants manquants ou endommagés.		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
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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		(b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
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).	X		
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		(b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		(b) Mauvais montage de la source lumineuse.		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).	X		
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].		X	
		(b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		(c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si	(a) Dispositif inopérant.		X	
		(b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
obligatoire)	possible.				
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, 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X		
		Fonctionnement retardé.		X	
		Totalement inopérante.			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)].	X		
		Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		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).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Totalement inopérante.	X	 X	
4.4.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences[(1)] (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	 X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	 X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	 X	
4.5.2 Réglage (X)[(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	 X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Inopérante.	X	 X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.5.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X		
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		(b) Glace défectueuse.	X		
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X	
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[1].		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1]. 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		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	(a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		(b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		(c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	(a) Mauvaise fixation du câblage.	X		
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X	
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		(b) Câblage légèrement détérioré.	X		
		Câblage gravement détérioré.		X	
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		(c) Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		risque de court-circuit.		X	
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) [(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences [(1)].	X		
		Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		(b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences[(1)].	X		
		Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation.	X		
		Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X	
		(b) Manque d'étanchéité.	X		
		Perte de substances dangereuses.		X	

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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		(d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée		X	 X
		(e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences [1].		X	 X
		(f) 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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse[1].			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	(a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	 X
		(b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences [1].		X	
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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(h) Attelage trop faible, incompatible ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences			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 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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	(a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Risque de chute.		X	X
		(b) Montant mal fixé. Stabilité altérée.		X	X
		(c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		(d) Modification présentant un risque [3]. Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	(a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité altérée.		X	X
		(b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		(c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		(d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel.	(a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		(b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. (portes coulissantes).		X	
		Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		(c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
		Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
		Stabilité insuffisante.			X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	(a) Structure du siège défectueuse.		X	
		Siège mal fixé.			X
		(b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
		Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	(a) Sièges défectueux ou mal fixés. (pièces auxiliaires)	X		
		Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		(b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences [(1)].	X		
		Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		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.		X	
		Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	(a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
		Stabilité insuffisante		X	
		(b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance		Appréciation des défaillances		
				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)	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. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X 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. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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. (b) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) L'indicateur de dysfonctionnement 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Ne fonctionne pas correctement. Totalement 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	
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. Totalement inopérant.	X	 X	
		(c) Éclairage insuffisant. Totalement 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		(e) Plaque manquante ou illisible		X	
		(f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		(b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (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
	- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI[8] 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)]. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	(c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur		X	
		(d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
		(e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	(a) L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		(b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions. (c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte. (d) Réactif insuffisant, le cas échéant.		X X 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 1er 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	(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
	aux autres exigences.				

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				
		(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
	état mécanique satisfaisant;				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	2. Exigences concernant la mise en condition: (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. (ii) Le système	(c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

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

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3; 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
	5. Pour éviter des essais inutiles, peuvent être refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites.. Afin d'éviter des essais inutiles, 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. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X

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. Totalement 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. Totalement 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		(d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement inopérant(s).	X	X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin	(a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		(b) Mauvais état. Stabilité altérée. Risque de blessures	X	X	
		(c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
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 1er octobre 1991.
4. 45% pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. $2{,}2 m/s^2$ pour les véhicules de catégorie N_1, N_2 et N_3
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.

»

Art. 4. L'annexe VI du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est modifiée comme suit:

1. L'article 10 est remplacé par le libellé suivant:

   « 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. »

2. L'alinéa 1er de l'article 18 est remplacé par le libellé suivant:

   « 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. »

3. L'article 21 est supprimé.

4. Les articles 22 et 23 sont renumérotés articles 21 et 22.

5. L'article 22 renuméroté est modifié comme suit:

   a. L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

   « 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. »

   b. Un nouvel alinéa est ajouté in fine avec le libellé suivant:

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

Chapitre 2 – Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 5. L'alinéa 4 de l'article 14 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 est remplacé par le libellé suivant:

« Les véhicules autorisés à tracter un véhicule traîné en vertu des dispositions de la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2. de l'article 2 ne peuvent tracter un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40 km/h. A moins de satisfaire en matière du contrôle technique aux exigences du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955, un véhicule automoteur ne peut pas tracter un ou plusieurs véhicule(s) traîné(s) à une vitesse supérieure à 25km/h. »

Art. 6. Le point 18 de l'article 54 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le libellé suivant:

« 18. Vitres. Les vitres et les parois de compartimentage en verre doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Le pare-brise, à l'exception de l'écran dont mention au point 19, et les vitres latérales dans le rayon visuel direct du conducteur doivent par ailleurs être parfaitement transparents et les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés. Les vitres sont réputées satisfaire aux prédites exigences au cas où l'altération des propriétés optiques se limite à la zone située dans le tiers inférieur de la hauteur pour les vitres des portières à l'usage normal et à moins de la moitié de la surface des vitres latérales ne se situant pas dans le rayon visuel du conducteur.

Les vitres marquées comme issues de secours en vertu des dispositions des points 10 et 11 doivent avoir une surface minimale de 400 000 mm^2 avec la possibilité d'y inscrire un rectangle mesurant 500mm sur 700mm.

Dans le cas d'une vitre de secours située sur la face arrière du véhicule, cette vitre doit satisfaire soit aux prescriptions énoncées à l'alinéa 2 soit permettre d'y inscrire un rectangle de 350mm en hauteur et 1550mm en largeur, les angles de ce rectangle pouvant être arrondis jusqu'à un rayon de courbure ne dépassant pas 250mm.

En cas d'apposition de films en plastique sur une vitre marquée comme issue de secours une zone contiguë d'une dimension minimale non recouverte par ledit film doit être respectée en vertu des dispositions des alinéas 2 et 3.

À moins d'être sectionné dans la zone de jonction, un tel film en plastique ne doit pas déborder sur la carrosserie de l'autobus ou de l'autocar.»

Art. 7. Le paragraphe b) de la rubrique 4° de l'alinéa 1er de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 est remplacé par le libellé suivant:

« Pour tout véhicule immatriculé à partir du 1er février 2016, l'original ou une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert;».

Chapitre 3 – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis de conduire

Art. 8. La partie A du catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, est modifiée comme suit:

1. Une nouvelle infraction 05 est intercalée à la rubrique 14 avec le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe* I	II	III	IV	*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
14 -05	– Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 25km/h, sans que le véhicule tractant satisfasse en matière du contrôle technique aux exigences du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955.*			74		

* La présente disposition ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés à partir du 1er février 2016. »

2. L'actuelle infraction 05 de la rubrique 14 est renumérotée 06.

3. L'infraction 08 de la rubrique 70 est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe* I	II	III	IV	*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
70 -08	– l'original ou une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert***	24				

*** La présente disposition ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés à partir du 1er février 2016.»

Art. 9. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de la Sécurité intérieure et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur au 1er mai 2016.

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant

a) **le 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;**
b) **l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;**
c) **le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.**

1. Dispositions générales.

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a notamment pour objet d'apporter certaines précisions et modifications à la réglementation relative à la réforme du contrôle technique (articles 1er , 2, 3, 4, 5 et 7) dont celles apportées à l'article 5 et 7 ont également des répercussions sur le catalogue des avertissements taxés (article 8).

L'occasion est également saisie pour apporter des précisions relatives aux vitres identifiées comme issues de secours des autobus et autocars (article 6).

2. Justification de l'urgence.

Comme les dispositions relatives à la réforme du contrôle technique sont entrées en vigueur le 1er février 2016, il y a lieu de mettre en vigueur les dispositions du présent projet de règlement grand-ducal le plus rapidement possible.

Suite à l'ouverture du marché avec l'entrée en vigueur de la réforme du contrôle technique certaines modifications ont été inévitables au niveau de la convention-type de l'annexe VI du règlement grand-ducal sub. a) ci-dessus, pour répondre aux exigences d'un marché libéralisé. En outre il est devenu indispensable d'intégrer les points nationaux à l'annexe II du règlement grand-ducal précité afin de pouvoir garantir une même application aux seins de tous les centres de contrôle technique opérant sur le marché luxembourgeois.

3. Commentaire des articles.

Ad art. 1er

Lors d'un contrôle technique externe l'organisme de contrôle technique travaille avec les installations et l'équipement des administrations ou entreprises publiques ou privées. Afin de préciser que la mise à disposition des installations et équipements par ces exploitants à l'organisme de contrôle technique doit être à tire gratuit et pour éviter des remboursements non légaux de l'organisme de contrôle technique aux exploitants, l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 a été modifié.

Ad art. 2

Avec l'adaptation de l'article 10 de l'annexe VI une modification est devenu nécessaire à l'article 20 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 afin de créer la possibilité de pouvoir calculer le prix forfaitaire pour un seul inspecteur technique présent lors du contrôle technique externe auprès d'une société sans but lucratif.

Ad art. 3

L'annexe II du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 a été modifiée dans l'optique d'avoir un tableau global pour tout le contrôle technique, ceci en rajoutant des points de contrôle nationaux dans le nouveau tableau applicable à partir du 1er mai 2016 et en supprimant l'ancien tableau. Les points nationaux ajoutés correspondent avec l'ancien manuel technique de la Société Nationale de Contrôle Technique qui n'était pas repris dans l'annexe I de la directive 2014/45 et par conséquence dans l'annexe II du règlement grand-ducal précité.

Ad art. 4

1. Comme le contrôle technique des véhicules historiques (construits ou immatriculés pour la première fois il y a au moins 30 ans et respectant les conditions reprises à la rubrique 2.23 de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié précité du 23 novembre 1955) provoque un ralentissement de production pour les organismes de contrôle technique, il est proposé à l'article 10 d'accorder aux organismes sans but lucratif avec leurs experts de prendre recours aux services d'un seul inspecteur de contrôle technique sous condition d'avoir toutes les installations nécessaires au sein de leurs ateliers pour réaliser ces contrôles à un tarif adéquat pour la mise à la disposition dudit inspecteur. Il est proposé d'étendre cette possibilité aux véhicules construits ou immatriculés pour la 1ère fois il y a au moins 20 ans en vue d'une classification éventuelle comme véhicules historiques.

2. Suite à la modification du système de tarification pour le contrôle technique externe la référence à l'article 20 a été introduite. En outre il manquait encore la date du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016.

3. L'article 21 a été supprimé pour des raisons d'ouverture de marché.

4. Suite à la suppression de l'article 21 les deux derniers articles 22 et 23 ont dû être renumérotés.

5. La modification de l'article 23 (devenant article 22) de la convention entre l'organisme de contrôle technique et l'organisation auprès de laquelle des contrôles en externe sont exécutés constitue une

modernisation dans le sens que l'ajout de la possibilité de saisir les autorités judiciaires compétentes en cas de litige entre les parties et de ne pas limiter la procédure à celle du simple arbitrage s'avère être de mise.

Ad art. 5

Avec la suppression du contrôle de conformité qui a eu lieu au moment de l'immatriculation d'un véhicule neuf, les véhicules immatriculés à partir du 1er février 2016 ne reçoivent plus de certificat de contrôle technique dès leur immatriculation mais uniquement après leur premier passage obligatoire au contrôle technique. La vitesse maximale autorisée pour tirer un véhicule traîné a été directement liée à un certificat de contrôle technique valable du véhicule tracteur. Vu la suppression de ce certificat pour les véhicules neufs immatriculés à partir du 1er février 2016 les véhicules traînés pourraient uniquement être trainés à une vitesse maximale de 25km/h au lieu de 40km/h. Afin de remédier à ce problème une référence à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est nécessaire.

Ad art. 6

Le point 18 de l'article 54 de l'arrêté grand-ducal modifié précité du 23 novembre 1955 a été modifié afin de donner la possibilité d'aposter des publications aussi sur des vitres identifiées comme issues de secours dans les autobus et autocars, tout en respectant les critères de sécurité repris dans le règlement UNECE n°107.

Ad art. 7

Depuis la mise en vigueur de la réforme du contrôle technique en date du 1er février 2016, il est obligatoire pour les propriétaires ou détenteurs de véhicules neufs immatriculés à partir de cette date de tenir comme document de bord l'original du ou des certificat(s) de conformité (COC) européen, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert. Le présent projet de règlement grand-ducal propose d'autoriser comme document de bord, au lieu de l'original du ou des COC, également une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des COC. La possibilité de garder l'original du ou des COC comme document de bord reste maintenue pour laisser le choix aux propriétaires/détenteurs du véhicule et pour ne pas obliger les propriétaires ou détenteurs de véhicules neufs immatriculés dans la période entre le 1er février 2016 et le 1er mai 2016 de se déplacer à la SNCA pour recevoir une copie certifiée conforme du ou des COC, s'ils ne le veulent pas.

Ad art. 8

Cet article est le corollaire des articles 5 et 7 ci-dessus.

Ad art. 9

Formule exécutoire.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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 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) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques; c) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.
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 :	Précision et modifications de certaines dispositions de la réforme du contrôle technique Adaptation du catalogue des avertissements taxés Précisions sur sorties de secours autobus/autocars
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère des Finances, Ministère de la Sécurité intérieure, Ministère de la Justice (avertissements taxés)
Date :	25 mars 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)
Automobile Club (ACL)
Fédération Luxembourgeoise de Loueurs de Véhicules (FLLV)

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 administrative [2] 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 administratif [3] 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 personnel [4] ? ☐ 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 ? Information pas disponible à ce stade.

14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, lequel ?

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 évaluation[5] ? ☐ 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 transfrontaliers[6] ? ☐ 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)

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 Ier.- Les installations et les équipements du contrôle technique

Art. 1er. (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 défectuosités ou non-conformités critiques ou majeures, porte essentiellement sur ces défectuosités 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 1er.

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'article7 ;
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 adjoint 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 défectuosités ou non non-conformités sans délais conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 6 de la loi précitée du 14 février 1955.

Si une ou plusieurs défectuosités 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 défectuosités 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 4*bis* 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 défectuosité 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 ~~11, 37~~ 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~~s~~ l'inspecteur~~s~~ de contrôle technique à l'atelier du tiers jusqu'à l'heure de ~~leur~~ 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 1er, 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 1er, 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 1er, 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 défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques ou des défectuosités 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 Etats 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 défectuosités 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 1er , 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 défectuosités ou non-conformités,
- gravité des défectuosités ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

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

- défectuosité ou non-conformité critique = 40
- défectuosité ou non-conformité majeure = 10
- défectuosité 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 défectuosités ou non-conformités) plus "anciens" par rapport aux résultats (défectuosités 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 défectuosités 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 = défectuosités ou non-conformités critiques
MaD = défectuosités ou non-conformités majeures
MiD = défectuosités ou non-conformités mineures
C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risqué

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

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel
#... = nombre de …
DD = défectuosités ou non-conformités critiques
MaD = défectuosités ou non-conformités majeures
MiD = défectuosités 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'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Economie 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'Education nationale
de l'Enfance et de la Jeunesse

Claude MEISCH

Le Ministre de l'Economie

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 I[1]

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 I[1]

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 TECHNIQUE~~

~~Le présent texte de l'annexe II est applicable pour un terme de 3 mois à compter du 1er février 2016. Le nouveau texte de l'annexe II est applicable à partir du 1er mai 2016 et est reproduit à la suite du présent texte.~~

~~1. Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.~~

~~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.~~

~~Lorsque la méthode d'inspection indiquée est dite "visuelle", cela signifie que l'inspecteur doit, le cas échéant, non seulement regarder les éléments en question, mais aussi les manipuler, analyser le bruit ou recourir à tout autre moyen approprié sans utiliser d'équipement.~~

~~Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation et la classification des défectuosités comme critiques, majeures ou mineures, sont effectuées, au cas par cas, par l'inspecteur de contrôle technique sur base d'un manuel de référence établi par l'organisme de contrôle technique et qui est approuvé par le ministre.~~

~~2. Le contrôle porte sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent les équipements présents sur le véhicule testé:~~

- ~~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 M2 et M3.~~

~~3. Le contrôle porte sur les points suivants et applique les normes minimales et les méthodes indiquées. Les motifs de refus sont des exemples de défectuosités qui peuvent être constatées.~~

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
0. **IDENTIFICATION DU VÉHICULE**		
2.1. Plaque d'immatriculation	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber. b) Numéro manquant ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres
0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres
3. **ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE**		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Axe 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 à l'arrêt	a) Axe trop serré. b) Usure ou jeu excessif.
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) Réserve de course excessive ou insuffisante. b) Mauvais retour de la commande de freinage. c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou lisse.
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/vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr n'est pas conforme aux exigences (a). c) La soupape de protection multicircuits ou la soupape de surpression ne fonctionne pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Endommagement externe susceptible d'affecter le fonctionnement du système de freinage.
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Défectuosité ou dysfonctionnement du manomètre ou de l'indicateur.
1.1.5. Robinet de freinage à commande manuelle.	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Commande fissurée ou endommagée, usure excessive. b) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé. c) Raccords mal fixés ou fuites. d) Mauvais fonctionnement.
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. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Commande manquante, endommagée ou inopérante. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur de dysfonctionnement allumé.

1.1.7. Robinets 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) Robinet endommagé ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile excessives provenant du compresseur. c) Robinet mal fixé ou mal monté. d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.
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) Robinet ou soupape à fermeture automatique défectueux. b) Robinet ou soupape mal fixé ou mal monté. c) Fuites excessives. d) Mauvais fonctionnement
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a) Réservoir endommagé, corrodé ou percé. b) Purgeur inopérant. c) Réservoir mal fixé ou mal monté
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche. c) Maître-cylindre mal fixé. d) Niveau de liquide de frein insuffisant. e) Bouchon du réservoir de maître-cylindre manquant. f) Témoin de liquide de freins allumé ou défectueux. g) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alarme en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Conduites ou raccords non étanches. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées.
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts. c) Flexibles ou raccords non étanches. d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression. e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures et plaquettes de freins	Contrôle visuel	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.). c) Garniture ou plaquette manquante.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé. b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.). c) Tambour ou disque manquant. d) Flasque mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Câbles endommagés, flambage. b) Usure ou corrosion excessive d'un composant. c) Câble ou articulation mal fixé. d) Guide de câble défectueux. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.

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.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. b) Etanchéité insuffisante du cylindre. c) Fixation insuffisante ou mauvais montage du cylindre. d) Corrosion excessive du cylindre. e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. f) Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Liaison défectueuse. b) Mauvais réglage de la liaison. c) Mécanisme grippé ou inopérant d) Mécanisme manquant. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ([a])
1.1.18. Leviers cames et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage. b) Levier défectueux. c) Mauvais montage ou remontage.
1.1.19. Système de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Commande automatique des freins de 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.
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. b) Fuite d'air ou d'antigel. c) Fixation insuffisante ou mauvais montage d'un élément. d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant ([1]).
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Manquant. b) Endommagées, inutilisables ou non étanches.
1.2. Performances et efficacité du freinage de service		
1.2.1. Performances	Essai sur freinomètre 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. 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. c) Absence de progressivité du freinage (broutement). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.
1.2.2. Efficacité	Essai sur freinomètre ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3.500 kg doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Les résultats minimaux figurant ci- après ne sont pas obtenus: pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 29 juillet 2010: — catégorie N1: 50 % — catégorie M1: 58 % — catégories M2 et M3: 50 % — catégories N2 et N3: 50 %

		— catégories O2 (XX) (e), O3 et O4 — semi-remorques: 45 % — remorques: 50 % pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 29 juillet 2010: catégorie N1: 45 % catégories M1, M2 et M3: 50 % (2) catégories N2 et N3: 43 % (3) catégories O2 (XX) (e), O3 et O4: 40 % (4) autres catégories (XX) (e) — catégories L (freins avant et arrière): — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % — catégories L5e, L7e: 44 % — catégories L (freins arrière): — toutes les catégories: 25 %
1.3. Performances et efficacité du freinage 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. 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. c) Absence de progressivité du freinage (broutement).
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.	Un effort de freinage inférieur à 50 % (5) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Essai sur un freinomètre et/ou lors d'un essai sur route à l'aide d'un décéléromètre.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un freinomètre ou sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu. Les véhicules de transport de marchandises doivent si possible être testés en charge.	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et si possible essai de fonctionnement du système.	a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et inspection du dispositif d'alerte.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. d) Câblage endommagé. e) Autres composants manquants ou

		endommagés.
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel du dispositif d'alerte	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.
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. b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. c) Usure excessive de l'axe de secteur. d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. e) Manque d'étanchéité.
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. b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. d) Boîtier de direction fêlé.
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. b) Usure excessive des articulations. c) Fêlure ou déformation d'un élément. d) Absence de dispositifs de verrouillage. e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction). f) Réparation ou modification inadéquate. g) Capuchon anti poussière manquant, endommagé ou gravement détérioré.
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 et le moteur en marche (direction assistée), tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel des mouvements de la timonerie.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis. b) Butées inopérantes ou manquantes.
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. b) Niveau de liquide insuffisant. c) Mécanisme inopérant. d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. f) Réparation ou modification inadéquate. g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Les roues au sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôle visuel du jeu.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant
2.2.2. Colonne/ fourches 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	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut. b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.

	colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	c) Raccord souple détérioré. d) Mauvaise fixation. e) Réparation ou modification inadéquate.
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 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 (a).
2.4. Parallélisme (X) (b)	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur (a).
2.5. Sellette d'attelage de l'essieu directeur de remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément fissuré ou endommagé. b) Jeu excessif. c) Mauvaise fixation.
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.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. c) L'assistance ne fonctionne pas.
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.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences (a) (XX) (c) c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences (a). b) Miroir ou dispositif inopérant, endommagé, mal fixé.
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave- glace.
3.6. Système de désembuage(X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.
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. b) Système de projection (réflecteur et glace) défectueux ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Réglage	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences (a).
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a). (nombre de feux allumés en même temps). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.

4.1.4. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a) b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a) Dispositif inopérant. b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.2.3. Conformité avec les exigences(a).	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a). b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.
4.3. Feux-stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.3.3. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a).
4.4. Clignotant et feux de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.4.3. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a).
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences (a).
4.5. Feux-brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.5.2 Réglage (X) (b)	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.
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).

4.5.4. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a). b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.6. Feu de recul		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.6.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a). b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.7. Feu 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 vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.7.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences (a).
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. b) Mauvaise fixation du catadioptre.
4.8.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences (a).
4.9. Témoins obligatoires pour les dispositifs d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.
4.9.2. Conformité avec les exigences (a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences (a).
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. b) Isolation endommagée ou détériorée. c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	a) Mauvaise fixation du câblage. b) Câblage détérioré. c) Isolation endommagée ou détériorée
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences (a). b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences (a). c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.
4.13. Accumulateurs	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. b) Manque d'étanchéité. c) Coupe-circuit défectueux (si exigé). d) Fusibles défectueux (si exigés). e) Ventilation inadéquate (si exigée).

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES, 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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé. b) Mauvaise fixation au véhicule. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.1.2. 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 dont la masse brute dépasse 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. b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. d) Jeu de la fusée dans l'essieu.
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 dont la masse brute dépasse 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. b) Roulement de roue trop serré, bloqué.
5.2. Roues et pneumatiques		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. b) Moyeu usé ou endommagé.
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. b) Mauvais placement des frettes de jante. c) Roue gravement déformée ou usée. d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences (ª) et nuisant à la sécurité routière.
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 l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences (ª) et nuisent à la sécurité routière. b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées. c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu. d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences(ª). f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments. g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences (ª). h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.
5.3. Système de suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateur	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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. c) Ressort manquant. d) Réparation ou modification inadéquate.

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. b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ([b])	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche et/ou avec les valeurs absolues indiquées par le constructeur.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche. b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.
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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.3.4. Articulations 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 dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension. b) Capuchon anti-poussière manquant ou gravement détérioré.
5.3.5. Suspension à air	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. c) Fuite audible dans le système.
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) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.
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. b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.
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.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant. b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. c) Conduites endommagées ou abrasées. d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé). 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. f) Système GPL/GNC ou à hydrogène non conforme aux exigences ([a]).
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ([a]).
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable. b) Support fêlé ou mal fixé. c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.

6.1.6. Mécanismes d'attelage et équipement 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. b) Usure excessive d'un élément. c) Mauvaise fixation. d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité. e) Témoin inopérant. f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. g) Réparation ou modification inadéquate.
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. c) Usure excessive des joints universels. d) Raccords flexibles détériorés. e) Arbre de transmission endommagé ou déformé. f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. g) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré. h) Modification illégale de la transmission.
6.1.8. Fixations du 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, desserrées ou fêlées.
6.1.9. Performances du moteur	Contrôle visuel.	a) Unité de commande illégalement modifiée. b) Modification illégale du moteur.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. b) Montant mal fixé. c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. d) Réparation ou modification inadéquate.
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. b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses. d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.
6.2.3. Portières et serrures	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal fixées ou détériorées.
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.
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences (*).

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.
6.2.8. Marchepied de la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.
6.2.9. Autres accessoires et équipements intérieurs et extérieurs.	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement. b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences (ª). c) Équipement hydraulique non étanche.
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections	Contrôle visuel	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. b) Distance insuffisante avec la roue. c) Non conforme aux exigences (ª).
7. **AUTRE ÉQUIPEMENT**		
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. b) Ancrage desserré.
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture endommagée. c) Ceinture non conforme aux exigences (ª). d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé.	Contrôle visuel.	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.4. Prétendeurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel.	Prétendeur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.5. Coussin gonflable	Contrôle visuel.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Coussin gonflable manifestement inopérant.
7.1.6. Systèmes SRS	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
7.2. Extincteur (X) (ᵇ)	Contrôle visuel	a) Manquant. b) Non conforme aux exigences (ª).
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas. b) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) (ᵇ)	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet. b) Non conforme aux exigences (ª).
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) (ᵇ)	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences (ª).
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) (ᵇ)	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas. b) Commande mal fixée. c) Non conforme aux exigences (ª).
7.8. Indicateur de vitesse	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences (ª). b) Dispositif inopérant. c) Dépourvu d'éclairage.

7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences (a). b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants. d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée. e) Altération ou manipulation évidente. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences (a). b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) (a)	Contrôle visuel.	a) Manipulation évidente (fraude). b) Manifestement inopérant.
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. b) Câblage endommagé. c) Autres composants manquants ou endommagés. d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
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)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences (a). b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.
8.2. Émissions à l'échappement		
8.2.1. Émissions des moteurs à essence		
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. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.1.2. Émissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences (a). Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués appropriés, le bon fonctionnement du système de réduction des émissions peut être contrôlé par un relevé approprié du système de diagnostic embarqué (OBD) et des contrôles du bon fonctionnement de ce système, en remplacement de la mesure des émissions avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations de mise en condition formulées par le constructeur et aux	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou 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

	autres exigences applicables (ª).	— 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (ª) — 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 % (6) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences (ª). c) Valeur lambda hors de la gamme 1 ± 0,03 ou non conforme aux spécifications du constructeur; d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.
8.2.2. Émissions des moteurs diesel		
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. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. b) Mise en condition du véhicule: — 1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; — 2) exigences concernant la mise en condition: — 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; — ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent. c) Procédure d'essai: — 1) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; — 2) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection; — 3) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit	a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences (ª), l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur; b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences (ª) n'autorisent pas le recours à des 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 indiqués dans les exigences (ª) ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences (ª), 1,5 m^{-1} (7).

	atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I de la directive modifiée 2009/40/CE ; – 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. – 5) afin d'éviter des essais inutiles, peuvent être refusés 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	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques		
Interférences radio (X) ([b])	Contrôle visuel.	Une des exigences applicables ([a]) n'est pas satisfaite.
8.4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1. Pertes de liquides	Contrôle visuel.	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3		
9.1. Portes		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande d'urgence défectueuse. d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux. e) Non conforme aux exigences ([a]).
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux. b) Signalisation des issues de secours manquante ou illisible. c) Marteau brise-vitre manquant. d) Non conforme aux exigences ([a]).
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ([b])	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ([b])	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.

9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. c) Non conforme aux exigences (a).
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences (a).
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Données illisibles ou non conformes aux exigences (a)
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. c) Non conforme aux exigences (a).
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Dispositif détérioré ou endommagé. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement. c) Non conforme aux exigences (a).
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) (b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux.
9.9. Inscriptions(X) (b)	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. b) Non conforme aux exigences (a).
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) (b)		
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux exigences (a) concernant cette forme de transport.
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences (a)
9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) (b)		
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Avertisseur(s) défectueux. e) Non conforme aux exigences (a).
9.11.2. Fixations pour fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Non conforme aux exigences (a).
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences (a)
9.12. Autres équipements spéciaux (X) (b)		
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences (a). b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences (a).
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences (a).

(1) On entend par "mauvaise réparation ou modification" une réparation ou une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet négatif sur l'environnement.

(2) 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1er octobre 1991.

(3) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(4) 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.

(5) 2,2 m/s 2 pour les véhicules de catégorie N1, N2 et N3.

(6) Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne A ou 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, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1 er juillet 2002.

(7) Réceptionné 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; aux limites figurant à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/ 77/CEE telle que modifiée par la directive 1999/96/CE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1 er juillet 2008.

Notes:

(a) 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 d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation.

(b) «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 périodique.

(c) (XX) Cette cause de défectuosité ne s'applique que si l'essai est requis par la législation nationale.»

~~Nouveau texte de l'annexe II applicable à partir du 1er mai 2016.~~

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 défectuosités 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			Applicable à partir du
			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(*)			
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 régistres		X		
L.0.3. Disque Taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X			
		b) Non conforme		X		
		c) Fait défaut		X		
		d) Présence non autorisée		X		
L.0.4. Plaquette 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L.0.5 Equipement	Contrôle visuel	Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationalles sans influence sur la sécurité ; avec influence sur la sécurité.	X	 X		
L.0.6. Assurance	Contrôle visuel	Seuls les véhicules couverts par une assurance valable sont autorisés à passer au contrôle	Contrôle technique refusé			
L.0.7 Taxes Automoteurs	Contrôle visuel	Seuls les véhicules dont les taxes sont payées sont autorisés à passer au contrôle	Contrôle technique refusé			
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		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.	X			
		Usure excessive.		X		
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X		
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X		
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X		
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive		X		
		Fonctionnalité réduite.			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.		X		
		Fonctionnalité réduite.			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.	X			
		Fonctionnalité réduite.		X		
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X			
		Fonctionnalité réduite.		X		
		c) Étanchéité insuffisante.		X		
		Fonctionnalité réduite.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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).		X		
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X	
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X		
		Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X	
		d) Conduites mal placées	X			
		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.	X			
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X		
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques).		X		
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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		
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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 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	
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Entrave du mouvement du système de freinage Entrave exessive 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		
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	 X		
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X		
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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.		X		
		Performances de freinage réduites			X	
		b) Fuite d'air ou d'antigel	X			
		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)]		X		
		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.	X			
		Inutilisables ou non étanches.		X		
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X		
1.2 Performances et efficacité du frein de service						
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X		
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X	
		c) Freinage non modérable (broutement).		X		
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X		
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X		
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. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes[1]: 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012: – catégorie M_1: 58 % – catégories M_2 et M_3: 50 % – catégorié N_1: 50 % – catégories N_2 et N_3: 50 % – catégories O_2, O_3 et O_4 - pour les semi-remorques: 45%[2] - pour les semi-remorques plateaux: 50% 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012: – catégories M_1, M_2 et M_3: 50%[3] – catégorie N_1: 45% – catégories N_2 et N_3: 43%[4] – catégories O_2, O_3 et O_4: 40%[5]		X X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		3. Autres catégories – catégories L (les deux freins ensemble): – catégorie L1e: 42 % – catégories L2e, L6e: 40 % – catégorie L3e: 50 % – catégorie L4e: 46 % catégories L5e, L7e: 44 % catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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	
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		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		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			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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).	X			
		Réservoir insuffisant.		X		
		c) Mécanisme inopérant.		X		
		Direction touchée.			X	
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X		
		Direction touchée.			X	
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X		
		Direction touchée.			X	
		f) Modification présentant un risque [3].		X		
		Direction touchée.			X	
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X		
		Direction touchée.			X	

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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)	X(*)			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)	X			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences[(1)], (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).	X(*)			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X		
		Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences[(1)]. (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)		X		
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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)	X			
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X		
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X(*)			
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		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		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).	X			
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		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			Applicable à partir du
			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		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		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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. 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		
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		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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)].	X			
		Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		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).	X(*)			
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X		
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)			
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X		
		c) Mauvaise fixation du feu.	X(*)			
		Très grand risque de chute.		X		
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X			
		Totalement 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			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X(*)			
		Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X		
		b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)			
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X		
		c) Mauvaise fixation du feu.	X(*)			
		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).	X(*)			
		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X		
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)].	X			
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
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			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé.	X(*)			
		Catadioptre touché.		X		
		b) Mauvaise fixation du catadioptre.	X(*)			
		Risque de chute.		X		
4.8.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences[(1)].	X			
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		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	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.	X(*)			
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X		
4.9.2. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences[(1)].	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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	
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(*)	 X X		
		b) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	 X		
		c) Nombre de feux incorrect		X		
		d) Hors fonctionnement		X		
		e) Couleur non conforme		X		
		f) Branchement ne correspond pas à la règlementation		X		
		g) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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	 X X		
		b) Un feu de plusieurs hors service Tous les feux sur le nombre total des feux hors service	X	 X		
		c) Présence non autorisée		X		
		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	 X X		
		b) Couleur non conforme		X		
		c) Verre ou panneau non conforme		X		
		d) Présence non autorisée		X		
		e) Feu hors fonctionnement		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L4.10.4 Panneau lumineux auto-école	Contrôle visuel	a) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
		Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X		
		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 règlementation		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.	X(*)			
		Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X		
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X	
		b) Câblage légèrement détérioré.	X			
		Câblage fortement détérioré.		X		
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X	
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X			
		Risque de court-circuit.		X		
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences[1]. Feu émetteur/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 catadioptre. 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			Applicable à partir du
				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			Applicable à partir du
			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	
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences [(1)] et nuisant à		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		la sécurité routière.				
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.		X		
		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	
		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.		X		
		Corde visible ou endommagée.			X	
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X		
		La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences [(1)].			X	
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X			
		Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X		
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences[(1)].		X		
		Couche de protection de la corde affectée.			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	 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	 X		
5.3. Suspension						
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X 	 X	
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à 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	
		a/L) Ressort non certifié ou autorisé		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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		
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	 X	
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	 X	
		c) Modification présentant un risque [3]. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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		
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		
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple Ecrou(s) complétement lâchés Ecrou(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			Applicable à partir du
			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 chassis/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			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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.		X		
		Très grand risque de chute.			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).		X		
		Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X	
		b) Usure excessive d'un élément.		X		
		Limite d'usure dépassée.			X	
		c) Mauvaise fixation.		X		
		Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.			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.	X			
		Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)		X		
		g) Modification présentant un risque [3] (pièces auxiliaires).		X		
		Modification présentant un risque [3] (pièces principales)			X	
		h) Accouplement trop faible.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		a/L) Fixation de la protection de chaine de transmission du motocycle endommagée sans risque de se blesse. Avec risque potentiel de se blesser Protection fait défaut	X		 X X	
		b/L) Protection de chaine de transmission du motocycle non conforme sans risque de se blesser Avec risque de se blesser		X	 X	
		c/L) Pignon de transmission du motocycle légèrement usé sans risque de défaillance Pignon de transmission du motocycle fortement usé avec risque de défaillance	X	 X		
		d/L) Pignon de transmission du motocycle légèrement endommagé sans risque de défaillance Pignon de transmission du motocycle 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 déteriorée, 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	 X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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 fonctionnent	X	 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			Applicable à partir du
			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		
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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 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			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			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		
		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			
		Soudure non conforme		X		
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	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		
		c) Fixation endommagée ou non conforme		X		
		d) Equipement non conforme		X		
		e) Déformation légère sans risque pour la sécurité	X			
		Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
L.6.2.3 Cadre motocycle	Contrôle visuel	a) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X			
		Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité			X	
		b) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s)		X		
		Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation			X	
		c) Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motocycle	X			
		Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motocycle			X	
		d) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance.	X			
		Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité		X		
		Soudure non conforme.			X	
L.6.2.4 Carénage motocycle	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)	X			
		Fortement endommagé avec risque pour la sécurité		X		
		d) Type non conforme		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurit Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité	X	 X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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		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		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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		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].	X			
		Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).		X		
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)			
		b) Défectueux.		X		
		Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			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.	X(*)			
		Totalement inopérant.		X		
		b) Commande mal fixée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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. Totalement inopérant.	X	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalement 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		
		e) Plaque manquante ou illisible		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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		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		
		c) Présence non autorisée		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.2.1.2 Émissions gazeuses	- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions 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 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. - Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[7]: 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	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 ± 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			Applicable à partir du
			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 1er 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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI[9]: Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables(1). 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;					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	2. Exigences concernant la mise en condition: 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; ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	Procédure d'essai: 1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection; 3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3;	b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences[(1)] n'autorisent pas le recours à des 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 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] ou <u>0,7 m^{-1}</u> [11]		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	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. 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.					
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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
8.4 Autres points liés à l'environnement						
8.4.1 Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.	X			
		Risque de blessures.		X		
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X		
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
		e) Non conformes aux exigences[(1)].	X			
		Largeur de porte insuffisante.		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.	X			
		Signalisation des issues de secours manquante.		X		
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X			
		d) Non conformes aux exigences[(1)].	X			
		Largeur insuffisante ou accès bloqué.		X		
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) [(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement.	X			
		Affecte la sécurité de la conduite.		X		
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X		
		Risque pour la santé des passagers.			X	
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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	 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]. Totalement 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			Applicable à partir du
			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. Totalement 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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)[2]						
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X		
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; Risque de blessures.	X	X		
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X		
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement 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			Applicable à partir du
			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]. Risque de blessures.	X	 X		
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences[1]. Sécurité de la conduite affectée.	X	 X		

1. Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
2. 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1er janvier 2012.
3. 48% % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1er 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 N_1, N_2 et N_3 immatriculés pour la première fois avant le 1er 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 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.

(*) 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 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 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) Dommage externe susceptible 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.		X	
		Ne fonctionne pas.			X
		(b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.		X	
		Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		(c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
		Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		(d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
		Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
		Pas de liquide de frein visible.			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).		X	
		Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		(c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
		Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		(d) Conduites mal placées.	X		
		Risques d'endommagement.		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.	X		
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		(c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		(d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
		Câble altéré			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).		X	
		Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque minimum pas visible).			X
		(b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
		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) Tambour ou disque usé.		X	
		Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		(b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
		Performances de freinage fortement réduites.			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.		X	
		Performances de freinage réduites			X
		(b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
		Performances de freinage réduites.			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.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		(b) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		(d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		(e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur[1]	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes[2]: catégories M_1, M_2 et M_3: 50%[3] catégorie N_1: 45% catégories N_2 et N_3: 43%[4] catégories O_3 et O_4: 40%[5]		X	
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			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.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			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.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	

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).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	(a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		(b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences [(1)]. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		(c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
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).	X		
		Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		(b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.		X	
		(c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		(b) Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		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).	X		
		Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		(b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		(b) Mauvais montage de la source lumineuse.		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).	X		
		Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].		X	
		(b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		(c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	(a) Dispositif inopérant.		X	
		(b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.	X		
		Si lampes à décharge gazeuse.		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.	X		
		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)].		X	
		Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)].	X		
		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.	X		
		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, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		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. Totalement inopérante.	X	X	X
		(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences[(1)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences[(1)]. Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[(1)]. Totalement 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).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		(c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		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).	X		
		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences[1].	X		
		Inopérante.		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.	X		
		Très grand risque de chute.		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.		X	
		Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			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.	X	X	
		Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X
		(b) Câblage légèrement détérioré. Câblage gravement détérioré.	X	 X	
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		(c) Isolation endommagée ou détériorée. risque de court-circuit.	X	 X	
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) [2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences [1]. Feu émetteur/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; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	 X	
		(c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre. Très grand risque de chute.	X	 X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance		Appréciation des défaillances		
				mineure	majeure	critique
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	(a)	Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	 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.		X	
		Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		(b) Capuchon anti-poussière gravement détérioré.	X		
		Capuchon anti-poussière manquant ou cassé.		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.		X	
		Fonctionnalité du système gravement touchée.			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.		X	
		Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		(b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(d) Raccords flexibles détériorés.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		(f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
		Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		(g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
		Capuchon anti-poussière manquant ou cassé.		X	
		(h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X	
		Fixations desserrées ou fêlées.			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.		X	
		Risque de chute.			X
		(b) Montant mal fixé.		X	
		Stabilité altérée.			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. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X 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. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X 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. (b) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X 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. Totalement 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. Totalement inopérant.	X	 X	
		(c) Éclairage insuffisant. Totalement 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
	- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI[8] 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)]. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	(c) Coefficient lambda hors de la gamme 1 ± 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 1er 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
	2. Exigences concernant la mise en condition: (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. (ii) Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.	(c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	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 M_2, M_3, N_2 ou N_3;				

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
	5. Pour éviter des essais inutiles, peuvent être refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites.. Afin d'éviter des essais inutiles, 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. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X

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.	X		
		Risque de blessures.		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.	X		
		Signalisation des issues de secours manquante.		X	
		(c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		(d) Accès bloqué.		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) [(2)]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Mauvais fonctionnement.	X		
		Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		Risque pour la santé des passagers.			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.	X		
		Risque pour la santé des passagers.		X	
		(b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
		Risque pour la santé des passagers.			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. Totalement 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. Totalement 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. Totalement 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 1er octobre 1991.
4. 45% pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. $2{,}2 m/s^2$ pour les véhicules de catégorie N_1, N_2 et N_3
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 défectuosités 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** complété par (Code	1) **Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNN**
Marque: MARQUE	4) **Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE**
Certificat de contrôle valable jusqu'au: 8) **JJ.MM.AAAA** **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**	

3) **Contrôle technique effectué à *LIEU DU CONTRÔLE*: le JJ.MM.AAAA**

6) **<u>Défectuosités et non-conformités constatées</u>:**

<u>mineures</u>:
Néant ou
Code(s) et libellé(s) des défectuosités et non-conformités constatées

<u>majeures</u>:
Néant ou
Code(s) et libellé(s) des défectuosités et non-conformités constatées

<u>critiques</u>:
Néant ou
Code(s) et libellé(s) des défectuosités et non-conformités constatées

7) **<u>Résultat du contrôle technique</u>: Le véhicule sus-visé est <u>accepté</u> / <u>rejeté</u> / <u>interdit à la circulation</u>**

10) **Autres informations:**

9) **Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR**

Réservé à l'organisme de contrôle technique	**Identification de l'organisme d'accreditation**
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution	***Réservé à l'organisme de contrôle technique***

ANNEXE V

Modèle du certificat de contrôle technique routier (recto)

L	13) **NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

4) **Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)**

6) **Catégorie du véhicule:** □ N_2, □ N_3, □ O_3, □ O_4, □ M_2, □ M_3, □ T_5	5) **Numéro d'identification du véhicule:** NNNNNNNNNNNNNNNN
9) **Conducteur:** PRÉNOM(S) ET NOM(S)	7) **Kilomètres/Miles/Heures:** VALEUR ENREGISTRÉE

8) **Entreprise effectuant le transport:** (a) NOM ET ADRESSE

(b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE

1) **Contrôle technique effectué à** ***LIEU DU CONTRÔLE*****:** 2)**le** JJ.MM.AAAA **à** 3) HH.MM

10) **Liste de Contrôle**

		Vérifié (d)	Défaut (e)
(0)	Identification	□	□
(1)	Équipement de freinage	□	□
(2)	Direction	□	□
(3)	Visibilité	□	□
(4)	Équipement d'éclairage et système électrique	□	□
(5)	Essieux, roues, pneus, suspension	□	□
(6)	Châssis et accessoires du châssis	□	□
(7)	Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	□	□
(8)	Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	□	□
(9)	Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M_2 et M_3	□	□

11) **Résultat du contrôle**

Conforme	□
Défectueux	□
Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défectuosités ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation	□

12) **Divers/Remarques**

13) **Identification de l'inspecteur technique responsable:** CODE INSPECTEUR

Signature: INSPECTEUR CONDUCTEUR

Réservé à l'organisme de contrôle technique	**Identification de l'organisme d'accreditation**

Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure

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
4.3.2. 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 réflectrices 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 M_2 ET M_3
9.1 Portes
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie
9.1.2 Issues de secours
9.2. S 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

LOGO Organisme de

LOGO Atelier externe

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. 1er. *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.

LOGO Organisme de	LOGO Atelier externe

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 règlementation 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 1er 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 pénal[1], 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

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

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 1er 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.*

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

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.

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

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 ~~par demi-heure arrêté conformément au~~ règlement grand-ducal du ~~xxxxxx~~ 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.

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

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.

~~**Art. 21.** L'entreprise partenaire s'engage à participer au CTE avec *l'organisme de contrôle technique* sur une base exclusive, et à n'admettre sur son site d'exploitation servant au CTE l'activité aux mêmes fins d'aucun autre organisme de contrôle technique.~~

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

Art. 21~~2~~. 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~~3~~. 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.

LOGO Organisme de contrôle	LOGO Atelier externe

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	Pour XXXX
XXXX	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.

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

	FORMULAIRE **CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS**	
	Vérification :	Validation :

	<u>Entreprise CTE conventionnée :</u>												État/Zustand "conforme":			
			<u>Équipement technique d'inspection / Technische Prüfgeräte :</u>					échéance/Fälligkeit			Oui/ja (*)		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 Abteilungleiter 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						
	Remarque Entreprise CTE / Bemerkung Unternehmen:					Nom et paraphe de l'agent de l'organisme de contrôle technique (pour accusé de réception/ Empfangsbestätigung): Remarque de l'organisme de contrôle technique						
	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)						