

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2010/47/UE DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 8,

considérant ce qui suit:

- (1) Il importe, dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, de s'assurer que les véhicules utilitaires en service sont correctement entretenus et inspectés, de manière à garantir un comportement sûr dans le trafic lorsqu'ils circulent à l'intérieur de l'Union européenne.
- (2) Il convient d'adapter les normes et méthodes définies dans la directive 2000/30/CE au progrès technique, de manière à améliorer les contrôles techniques routiers dans l'Union européenne.
- (3) Il conviendrait que la durée des contrôles soit raisonnable, afin de minimiser les coûts et les retards pour les conducteurs et les exploitants.
- (4) Il conviendrait d'établir un rapport d'inspection standardisé plus détaillé, comme prévu à l'article 5, paragraphe 1, pour garantir une corrélation entre les résultats des tests, les défauts et les caractéristiques particulières de chaque véhicule contrôlé.
- (5) Les exigences techniques diffèrent selon les catégories de véhicules définies dans la législation relative à la réception par type ⁽²⁾. Le rapport d'inspection devrait être modifié de manière à tenir compte de ces catégories de véhicules.
- (6) Pour pouvoir identifier plus sûrement les véhicules, le rapport d'inspection devrait comporter, outre le numéro d'immatriculation du véhicule, le numéro d'identification du véhicule (NIV).

(7) Au verso du rapport de contrôle devrait figurer une liste exhaustive des points à contrôler afin de faciliter l'enregistrement des défauts détectés par les inspecteurs.

(8) Pour améliorer encore les contrôles techniques routiers en intégrant le progrès technique, des méthodes de contrôle devraient être définies pour chaque point énuméré à l'annexe II.

(9) Outre les points liés à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement, les contrôles doivent également couvrir l'identification des véhicules, pour garantir que les normes de contrôle appropriées sont appliquées, permettre l'enregistrement des résultats du contrôle et assurer le respect des autres exigences légales.

(10) Les mesures prévues dans la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, institué par l'article 7 de la directive 2009/40/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les annexes I et II de la directive 2000/30/CE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 1^{er} janvier 2012. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

⁽¹⁾ JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

⁽²⁾ Annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

Les annexes I et II de la directive 2000/30/CE sont modifiées comme suit:

- 1) L'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE I

(recto)

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

1. Lieu du contrôle.....
2. Date
3. Heure
4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule
5. Numéro d'identification du véhicule (NIV)
6. Catégorie de véhicule
- a) N2 ^(a) (3,5 à 12 t)
- b) N3 ^(a) (plus de 12 t)
- c) O3 ^(a) (3,5 à 10 t)
- d) O4 ^(a) (plus de 10 t)
- e) M2 ^(a) [> 9 sièges ^(b) jusqu'à 5 t]
- f) M3 ^(a) [> 9 sièges ^(b) jusqu'à 5 t]
- g) Autre catégorie de véhicule (article 1^{er}, paragraphe 3)
7. Entreprise effectuant le transport
- a) Nom et adresse
- b) Numéro de la licence communautaire ^(c) [règlement (CE) n° 1072/2009]
8. Nationalité du conducteur
9. Nom du conducteur
10. Liste des points à contrôler

	Vérfifié ^(d)	Non vérifié	Défaut ^(e)
0) identification ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) dispositif de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) direction ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) visibilité ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) essieux, roues, pneus, suspension ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) châssis et accessoires du châssis ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) autre équipement, y compris tachygraphe ^(f) et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats de l'inspection
- Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défauts graves
12. Divers/remarques:
13. Autorité/Agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle
- Signature:
- Autorité/agent ou inspecteur chargé des essais
- Conducteur

Notes:

- ^(a) Catégorie de véhicule conformément à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).
- ^(b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).
- ^(c) S'il est connu.
- ^(d) «vérifié» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié.
- ^(e) Les défauts sont indiqués au verso.
- ^(f) Méthodes d'essai et lignes directrices pour l'appréciation des défauts conformément à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICATION DU VÉHICULE	1.5.	Performance du système de freinage d'endurance	4.6.	Feu de marche arrière	6.1.9.	Performances du moteur
0.1.	Plaques d'immatriculation	1.6.	Dispositif antiblocage	4.6.1.	État et fonctionnement	6.2.	Cabine et carrosserie
0.2.	Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série	2.	DIRECTION	4.6.2.	Commutation	6.2.1.	État
1.	ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE	2.1.	État mécanique	4.6.3.	Conformité aux exigences	6.2.2.	Fixation
1.1.	État mécanique et fonctionnement	2.1.1.	État de la direction	4.7.	Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	6.2.3.	Porte et poignées de portes
1.1.1.	Pivot de la pédale de frein de service	2.1.2.	Fixation du boîtier de direction	4.7.1.	État et fonctionnement	6.2.4.	Plancher
1.1.2.	État et course de la pédale du dispositif de freinage	2.1.3.	État de la timonerie de direction	4.7.2.	Conformité aux exigences	6.2.5.	Siège du conducteur
1.1.3.	Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	2.1.4.	Fonctionnement de la timonerie de direction	4.8.	Catadioptrés, marquages signalétique et plaques réfléchissantes arrière	6.2.6.	Autres sièges
1.1.4.	Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	2.1.5.	Direction assistée	4.8.1.	État	6.2.7.	Commandes de conduite
1.1.5.	Robinet de freinage à main	2.2.	Volant de direction et colonne de direction	4.8.2.	Conformité aux exigences	6.2.8.	Marchepieds pour accéder à la cabine
1.1.6.	Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	2.2.1.	État du volant de direction	4.9.	Témoins obligatoires pour le système d'éclairage	6.2.9.	Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
1.1.7.	Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	2.2.2.	Colonne de direction	4.9.1.	État et fonctionnement	6.2.10.	Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections
1.1.8.	Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	2.3.	Jeu dans la direction	4.9.2.	Conformité aux exigences	7.	AUTRE MATÉRIEL
1.1.9.	Accumulateur, réservoir de pression	2.4.	Réglage de la géométrie	4.10.	Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	7.1.	Ceintures/boucles de sécurité
1.1.10.	Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	2.5.	Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.11.	Câblage électrique	7.1.1.	Sécurité de montage
1.1.11.	Conduites rigides des freins	3.	VISIBILITÉ	4.12.	Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires	7.1.2.	État
1.1.12.	Flexibles des freins	3.1.	Champ de vision	4.13.	Batterie	7.1.3.	Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
1.1.13.	Garnitures de freins	3.2.	État des vitrages	5.	ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	7.1.4.	Prétensionneurs de ceinture de sécurité
1.1.14.	Tambours de freins, disques de freins	3.3.	Rétroviseurs	5.1.	Essieux	7.1.5.	Airbag
1.1.15.	Câbles de freins, timonerie	3.4.	Essuie-glace	5.1.1.	Essieux	7.1.6.	Système de retenue supplémentaire (SRS)
1.1.16.	Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	3.5.	Essuie-glaces du pare-brise	5.1.2.	Porte-fusées	7.2.	Extincteur
1.1.17.	Correcteur automatique de freinage suivant la charge	3.6.	Système de désembuage	5.1.3.	Roulements de roues	7.3.	Serrures et dispositif antivol
1.1.18.	Leviers de frein réglables et indicateurs	4.	FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	5.2.	Roues et pneus	7.4.	Triangle de signalisation
1.1.19.	Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	4.1.	Phares	5.2.1.	Moyeu de roue	7.5.	Trousse de secours
1.1.20.	Fonctionnement automatique des freins de la remorque	4.1.1.	État et fonctionnement	5.2.2.	Roues	7.6.	Cale(s) pour roue(s) (coins)
1.1.21.	Système de freinage complet	4.1.2.	Orientation	5.2.3.	Pneumatiques	7.7.	Avertisseur sonore
1.1.22.	Prises d'essai	4.1.3.	Commutation	5.3.	Suspension	7.8.	Indicateur de vitesse
1.2.	Performances et efficacité du frein de service	4.1.4.	Conformité aux exigences	5.3.1.	Ressorts et stabilisateurs	7.9.	Tachygraphe
1.2.1.	Performances	4.1.5.	Dispositif de réglage de l'inclinaison	5.3.2.	Amortisseurs	7.10.	Dispositif limiteur de vitesse:
1.2.2.	Efficacité	4.1.6.	Lave-phares	5.3.3.	Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension	7.11.	Compteur kilométrique
1.3.	Performance et efficacité du frein de secours	4.2.	Feux de position, feux de gabarit et feux d'encombrement	5.3.4.	Joints de suspension	7.12.	Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)
1.3.1.	Performance	4.2.1.	État et fonctionnement	5.3.5.	Suspension pneumatique	8.	NUISANCES
1.3.2.	Efficacité	4.2.2.	Commutation	6.	CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS	8.1.	Systèmes antibruit
1.4.	Performances et efficacité du frein de stationnement	4.2.3.	Conformité aux exigences	6.1.	Châssis ou cadre et accessoires	8.2.	Émissions d'échappement
1.4.1.	Performance	4.3.	Feux-stop	6.1.1.	État général	8.2.1.	Émissions des moteurs à essence
1.4.2.	Efficacité	4.3.1.	État et fonctionnement	6.1.2.	Tuyaux d'échappement et silencieux	8.2.1.1.	Équipement de régulation des émissions d'échappement
		4.3.2.	Commutation	6.1.3.	Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)	8.2.1.2.	Gaz d'échappement
		4.3.3.	Conformité aux exigences	6.1.4.	Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement	8.2.2.	Émissions des moteurs diesel
		4.4.	Indicateur de direction et feux de signal de détresse	6.1.5.	Support de la roue de secours	8.2.2.1.	Équipement de régulation des émissions d'échappement
		4.4.1.	État et fonctionnement	6.1.6.	Dispositifs d'accouplement et de remorquage	8.2.2.2.	Opacité
		4.4.2.	Commutation	6.1.7.	Transmission	8.3.	Protection contre les perturbations électromagnétiques
		4.4.3.	Conformité aux exigences	6.1.8.	Supports de moteur	8.4.	Autres points liés à l'environnement
		4.4.4.	Fréquence de clignotement			8.4.1.	Fumée visible
		4.5.	Feux-brouillard avant et arrière			8.4.2.	Fuites de liquides*
		4.5.1.	État et fonctionnement				
		4.5.2.	Orientation				
		4.5.3.	Commutation				
		4.5.4.	Conformité aux exigences				

2) L'annexe II est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE II

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. EXIGENCES DE CONTRÔLE
 1. Équipements de freinage
 8. Nuisances

1. INTRODUCTION

La présente annexe définit les règles d'essai et/ou de vérification des systèmes de freinage et d'émission d'échappement pendant un contrôle technique routier. L'utilisation d'équipement n'est pas obligatoire pendant le contrôle technique. Il garantira cependant la qualité du contrôle et il est recommandé de l'utiliser dans la mesure du possible.

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement ont été marqués d'un (E).

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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points et faire appel aux méthodes énumérés ci-dessous. Les anomalies sont des exemples de défauts pouvant être détectés.

Point	Méthode	Anomalies
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Pivot trop serré. b) Usure fortement avancée ou jeu.
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. b) Dégagement du frein rendu difficile. c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérifier le temps nécessaire pour que la pression à vide ou la pression d'air atteigne une valeur de service sûre et que les avertisseurs, la valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge fonctionnent.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). b) Temps de remplissage du compresseur pour atteindre une valeur de service sûre non conforme aux exigences (4)

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Vérification fonctionnelle.	Mauvais fonctionnement, ou manomètre du signal avertisseur défectueux.
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Verrouillage insuffisant. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur. c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. d) Fuite de liquide hydraulique.
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter tous les accouplements de freins entre le véhicule tracteur et la remorque.	<ul style="list-style-type: none"> a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. c) Étanchéité insuffisante. d) Ne sont pas raccordées à l'endroit requis ou sont mal raccordées. e) Ne fonctionnent pas correctement.
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité du réservoir. b) Purgeur inopérant. c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche.

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> c) Fixation insuffisante du maître-cylindre. d) Niveau insuffisant du liquide de frein. e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant. f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux. g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées.
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords. d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de garnitures ou de plaquettes.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Usure excessive des tambours ou disques, corrosion, rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité. b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de tambour ou de disque. d) Plateau mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Câbles endommagés ou flambage. b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. d) Fixation des câbles défectueuse. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Actionneur fissuré ou endommagé. b) Fuite au niveau de l'actionneur. c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur.

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. f) Absence de capuchon antipoussière ou capuchon fortement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Timonerie défectueuse. b) Timonerie mal ajustée. c) Valve grippée ou inopérante. d) Valve manquante. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ^(a)
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Régleurs endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés. b) Régleur défectueux. c) Régleur mal installé ou mal remplacé.
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnecter l'accouplement à frein entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Autres dispositifs du système (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) endommagés extérieurement ou excessivement corrodés au point que cela compromet le fonctionnement du système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel trop importante. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Réparation ou modification inappropriée de tout élément.
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Manquantes. b) Endommagées, inutilisables ou présentant un défaut d'étanchéité.
1.2. Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1 Performance (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique; actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	<ul style="list-style-type: none"> a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. c) Freinage non modérable (blocage).

Point	Méthode	Anomalies
		<p>d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.</p> <p>e) Variations trop importantes de la puissance de freinage durant chaque tour de roue.</p>
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique en tenant compte du poids du véhicule présenté.	<p>a) Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes:</p> <p>b) Catégories M₁, M₂ et M₃ – 50 % ⁽¹⁾/</p> <p>c) Catégorie N₁ – 45 %</p> <p>d) Catégorie N₂ and N₃ – 43 % ⁽²⁾</p> <p>e) Catégories O₂, O₃ et O₄ – 40 % ⁽³⁾</p>
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<p>a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue sur le même essieu.</p> <p>c) Freinage non modérable (blocage).</p>
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 % ⁽⁴⁾ 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.
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances (E)	Appliquer le frein sur une machine d'essai de frein statique.	Frein ne fonctionnant pas sur une ou plusieurs roues.
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur une machine d'essai de frein statique en tenant compte du poids du véhicule présenté.	Ne donne pas au moins pour tous les véhicules un coefficient de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	<p>a) Freinage non modérable (non applicable au frein sur échappement).</p> <p>b) Le système ne fonctionne pas.</p>
1.6. Dispositif antiblocage	Contrôle visuel du dispositif avertisseur.	<p>a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur.</p> <p>b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.</p>

Point	Méthode	Anomalies
8. NUISANCES		
8.2. Émissions d'échappement		
8.2.1 Émissions des moteurs à essence		
8.2.1.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.1.2. Gaz d'échappement (E)	<p>Mesure au moyen d'un analyseur des gaz d'échappement conformément aux exigences ^(a). Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD), le bon fonctionnement du système de régulation des émissions peut aussi être contrôlé en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD au lieu de mesurer les émissions en laissant le moteur tourner au ralenti, conformément aux recommandations du constructeur sur le conditionnement du moteur et autres exigences ^(b) et compte tenu des tolérances adéquates.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	a) Soit les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; b) soit, si cette information fait défaut, les émissions de CO dépassent <ol style="list-style-type: none"> 1) pour les véhicules non contrôlés par un système de régulation perfectionné, <ul style="list-style-type: none"> — 4,5 %, ou — 3.5 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences ^(a). 2) pour les véhicules contrôlés par un système de régulation perfectionné, <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti: 0.5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0.3 % ou — moteur tournant au ralenti: 0.3 % ^(c) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0.2 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences ^(a). c) Lambda en dehors de la gamme des valeurs $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur. d) Relevé de l'OBD indiquant un défaut de fonctionnement important. e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.
8.2.2 Émissions des moteurs diesel		
8.2.2.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.

Point	Méthode	Anomalies
		b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité (E)	<p>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.</p> <p>b) Mise en condition du véhicule:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>c) Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le moteur et, le cas échéant, le turbo-compresseur 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 	<p>a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ^(a), l'opacité excède le niveau enregistré sur la plaque de constructeur apposée sur le véhicule;</p> <p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ^(a) n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences ^(a) ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ^(b),</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1,5 m⁻¹ ^(c). <p>c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>

Point	Méthode	Anomalies
	<p>les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃;</p> <p>4. les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge, et compte tenu des tolérances appropriées, sont largement inférieures aux valeurs limites.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	

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

(2) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à partir de la date indiquée dans les règles (4), la date la plus tardive étant retenue.

(3) 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date indiquée dans les règles (4).

(4) 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃.

(5) Réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées aux lignes A ou B, point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/EC ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

(6) Réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne B, point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; ligne B1, B2 ou C, point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE modifiée par la directive 1999/96/CE ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

NOTES:

(4) Les "exigences" sont définies dans les dispositions relatives à la réception par type à la date de la première immatriculation ou de la première entrée en service, ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou dans la législation nationale du pays d'immatriculation.»