

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- a) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;
- b) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
- c) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

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

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Fonction publique et de la Réforme administrative, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers est complété par un nouveau paragraphe 6 avec le libellé suivant:

« (6) Tout organisme de contrôle technique doit disposer d'un système informatique permettant la communication par voie électronique des informations dont question à l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et paragraphe 6, alinéa 6, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le Centre des technologies de l'information de l'Etat en sa qualité de sous-traitant du ministre via une application de service Web. Le protocole de cette communication est déterminé par le ministre.

L'organisme de contrôle technique veille à ce que son système informatique dont question à l'alinéa 1^{er} soit capable de traiter toute modification et actualisation de l'application de service Web.»

Art. 2. Un nouvel article 12*bis* est inséré au règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 avec le libellé suivant:

« **Art. 12*bis*.** Toute communication par voie électronique des informations question à l'article 1^{er}, paragraphe 6, doit se faire par l'utilisation de l'application de service Web. Dans l'hypothèse des dispositions de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 8 de la loi précitée du 14 février 1955, l'organisme de contrôle technique archive les certificats de contrôle technique provisoires ainsi que les certificats de contrôle technique renseignant une ou plusieurs déficiences critiques pendant une période d'au moins 3 ans après leur établissement. Dès rétablissement de la possibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique communique au ministre via l'application de service web dont question à l'article 1^{er}, paragraphe 6, les informations relatives aux contrôles effectués pendant la phase de perturbation sans retard.»

Art. 3. À l'article 21 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, le paragraphe 3 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

« Les membres et le secrétaire de la commission bénéficient d'une indemnité de 40 euros par session.»

Art. 4. L'annexe I du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est remplacée par une nouvelle annexe I avec le libellé suivant:

«

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 ;
 - 16) un dispositif pour mesurer la voie « ripomètre ».

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

II. Étalonnage des équipements de mesure

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

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

TABLEAU I¹

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																			
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I															
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. Motocycles			1																
		L1e	E	x								x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	E	x			x	x				x	x		x	x	x		
		L3e,L4e	D	x			x	x				x		x	x	x	x		
		L2e	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x		x
		L2e	D	x	x		x	x				x		x	x	x	x		x
		L5e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L5e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
		L6e	E	x	x		x	x			X	x	x		x	x	x		x
		L6e	D	x	x		x	x			x	x		x	x	x	x		x
		L7e	E	x	x		x	x			x	x	x		x	x	x		x
		L7e	D	x	x		x	x			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	x	x	x
	Max. 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x	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	x
	> 3500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x

TABLEAU I¹

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																			
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I															
	Masse maximale autorisée			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
. Véhicules destinés au transport de marchandises																			
	Max. 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x	x				x	x		x	x	x	x	x
	Max. 3 500 kg	N ₁	D	x	x		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	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	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	x	x
	Max. 3 500 kg	N ₁	D	x	x		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	x
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	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								x			
	> 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	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).»

Art. 5. L'annexe II du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est remplacée par le libellé suivant:

«

Annexe II

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU

ET

MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE APPLICABLES DANS UN CENTRE DE CONTRÔLE TECHNIQUE AINSI QUE LORS D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER ÉTENDU

1. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler lors d'un contrôle technique ainsi que lors d'un contrôle technique routier étendu. 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 tableau 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.

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.

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.

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

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

0. identification du véhicule;
1. équipements de freinage;
2. direction;
3. visibilité;
4. éclairage et éléments du circuit électrique;

5. essieux, roues, pneumatiques, suspension;
6. châssis et accessoires du châssis;
7. équipements divers;
8. nuisances;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M 2 et M 3.

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

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

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

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

4. Contrôle technique

Les points énumérés ci-dessous, qui sont à contrôler lors d'un contrôle technique sont marqués par CT.

5. Contrôle technique routier

Les points énumérés ci-dessous, qui sont à contrôler lors d'un contrôle technique routier sont marqués par CTR.

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).

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans la présente annexe, 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.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE							
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹⁾)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X			CT/CTR
		b) Inscription manquante ou illisible		X			CT/CTR
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X			CT/CTR
		a.L) Dimension plaque non conforme à la législation, sauf inscription dans le certificat d'immatriculation		X			CT
		b.L) Couleur plaque non conforme à la législation		X			CT
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X			CT/CTR
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X			CT/CTR
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X(*)				CT/CTR
L.0.1 Signe distinctif « L » ancien modèle	Contrôle visuel	a) Fait défaut/non-réglementaire/état	X(*)				CT
L.0.2 Plaque d'identification du constructeur	Contrôle visuel	a) Plaquette manquante ou introuvable		X			CT
		b) Incomplet ou illisible	X				CT
		c) Emplacement ou inscriptions ne correspondent pas aux COC du véhicule ou aux registres		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
L.0.4. Affichage et équipements pour véhicule de location avec chauffeur	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X				CT
		b) Non conforme		X			CT
		c) Fait défaut		X			CT
		d) Présence non autorisée		X			CT
L.0.5 Equipement	Contrôle visuel	a-1) Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationales sans influence sur la sécurité ;	X				CT
		a-2) Avec influence sur la sécurité.		X			CT
L.0.6. Assurance	Contrôle visuel	a) Défaut d'assurance valable	Contrôle technique refusé				CT
L.0.7. Taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle visuel	a) Défaut d'une preuve de paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs	Contrôle technique refusé				CT
L.0.8 Licence d'exploitation de taxi	Contrôle visuel	a) Défaut de licence d'exploitation de taxi valable	Contrôle technique refusé				CT
L.0.9 Carnet de métrologie	Contrôle visuel	a) Non conforme		X			CT
		b) Numéro du scellement ne correspond pas aux données du scellement du taximètre ou du carnet métrologique		X			CT
		c) Fait défaut		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
L.0.10 Plaque-zone-taxi/plaque-communale	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X				CT
		b) Fait défaut		X			CT
		c) Non conforme			X		CT
L.0.11 Tableau-taxi	Contrôle visuel	a) Mal fixé	X				CT
		b) Fait défaut		X			CT
		c) Non conforme			X		CT
L.0.12 Affiche des tarifs	Contrôle visuel	a) Mal fixée	X				CT
		b) Fait défaut		X			CT
		c) Non conforme			X		CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE							
1.1. État mécanique et fonctionnement							
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X			CT/CTR
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X			CT/CTR
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-1) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X			CT/CTR
		a-2) Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.			X		CTR
		b-1) Dégagement du frein rendu difficile.	X				CT/CTR
		b-2) Fonctionnalité réduite.		X			CT/CTR
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			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-1) 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").		X			CT/CTR
		a-2) Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").			X		CT/CTR
		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			CT/CTR
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X			CT/CTR
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X			CT/CTR
		e-1) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X			CT/CTR
		e-2) Performances du frein de secours insuffisantes.				X	CT/CTR
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	a-1) Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X				CT/CTR
		a-2) Faible pression non détectable.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			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			CT/CTR
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X			CT/CTR
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X			CT/CTR
		d) Mauvais fonctionnement.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b-1) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X				CT/CTR
		b-2) Usure excessive.		X			CT/CTR
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X			CT/CTR
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X			CT/CTR
e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X			CT/CTR		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a-1) Valve endommagée ou fuite d'air excessive		X			CT/CTR
		a-2) Fonctionnalité réduite.			X		CT/CTR
		b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X				CT/CTR
		c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X			CT/CTR
		d-1) Fuite ou perte de liquide hydraulique.		X			CT/CTR
		d-2) Fonctionnalité réduite.			X		CT/CTR
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-1) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X				CT/CTR
		a-2) Fonctionnalité réduite.		X			CT/CTR
		b-1) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X				CT/CTR
		b-2) Fonctionnalité réduite.		X			CT/CTR
		c-1) Étanchéité insuffisante.		X			CT/CTR
		c-2) Fonctionnalité réduite.			X		CT/CTR
		d-1) Ne fonctionnent pas correctement.		X			CT/CTR
		d-2) Fonctionnement du frein affecté.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	a-1) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X				CT/CTR
		a-2) Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X			CT/CTR
		b-1) Fonctionnement du purgeur affecté.	X				CT
		b-2) Purgeur inopérant.		X			CT/CTR
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X			CT/CTR
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-1) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X			CT/CTR
		a-2) Ne fonctionne pas.			X		CT/CTR
		b-1) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant.		X			CT/CTR
		b-2) Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X		CT/CTR
		c-1) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X			CT/CTR
		c-2) Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		d-1) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X				CT/CTR
		d-2) Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X			CT/CTR
		d-3) Pas de liquide de frein visible.			X		CT/CTR
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X				CT/CTR
		f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X				CT/CTR
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X				CT/CTR
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		CT/CTR
		b-1) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques).		X			CT/CTR
		b-2) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X		CT/CTR
		c-1) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X			CT/CTR
		c-2) Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X		CT/CTR
		d-1) Conduites mal placées	X				CT/CTR
		d-2) Risques d'endommagement.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			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		CT/CTR
		b-1) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X				CT/CTR
		b-2) Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X			CT/CTR
		c-1) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques).		X			CT/CTR
		c-2) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).			X		CT/CTR
		d-1) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X			CT/CTR
		d-1) Câble altéré.			X		CT/CTR
		e) Flexibles poreux.		X			CT/CTR
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	a-1) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte)		X			CT/CTR
		a-2) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)			X		CT/CTR
		b-1) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X			CT/CTR
		b-1) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	a-1) Disque ou tambour usé.		X			CT/CTR
		a-2) Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X		CT/CTR
		b-1) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X			CT/CTR
		b-2) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		c) Absence de tambour ou de disque.			X		CT/CTR
		d) Plateau/Flasque mal fixé.		X			CT/CTR
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a-1) Câbles endommagés ou flambage.		X			CT/CTR
		a-2) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		b-1) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément		X			CT/CTR
		b-2) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X			CT/CTR
		d) Fixation des câbles défectueuse.		X			CT/CTR
		e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X			CT/CTR
		f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
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-1) Cylindre fissuré ou endommagé.		X			CT/CTR
		a-2) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		b-1) Étanchéité insuffisante du cylindre.		X			CT/CTR
		b-2) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		c-1) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X			CT/CTR
		c-2) Performances de freinage réduites.			X		CT/CTR
		d-1) Corrosion excessive du cylindre.		X			CT/CTR
		d-2) Risque de fissure.			X		CT/CTR
		e-1) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane.		X			CT/CTR
		e-2) Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).				X	CT/CTR
		f-1) Capuchon anti-poussière endommagé.		X			CT/CTR
		f-2) Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.			X		CT/CTR
		a.L-1) Entrave du mouvement du système de freinage		X			CT
		a.L-2) Entrave excessive du mouvement du système de freinage			X		CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
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			CT/CTR
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X			CT/CTR
		c-1) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne)		X			CT/CTR
		c-2) Valve grippée ou inopérante.			X		CT/CTR
		d) Valve manquante. (si requise)			X		CT/CTR
		e) Plaque signalétique manquante.	X				CT/CTR
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Levier défectueux.		X			CT/CTR
		c) Mauvais montage ou remontage.		X			CT/CTR
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a-1) Mauvais montage ou défaut de connexion.	X				CT/CTR
		a-2) Fonctionnalité réduite.		X			CT/CTR
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X			CT/CTR
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.	a) Le frein de la remorque ne s'applique pas, ne serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a-1) 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			CT/CTR
		a-2) Performances de freinage réduites			X		CT/CTR
		b-1) Fuite d'air ou d'antigel	X				CT/CTR
		b-2) Fonctionnalité du système réduite.		X			CT/CTR
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X			CT/CTR
		d-1) Modification dangereuse d'un élément ³		X			CT/CTR
		d-2) 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			CT/CTR
		b-1) Endommagées.	X				CT/CTR
		b-2) Inutilisables ou non étanches.		X			CT/CTR
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Efficacité insuffisante.		X			CT/CTR
1.2 Performances et efficacité du frein de service							
1.2.1. Performances (E)	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-1) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X			CT/CTR
		a-2) Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.				X	CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		b-1) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X			CT/CTR
		b-2) 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		CT/CTR
		c) Freinage non modérable (broutement) / Absence de progressivité du freinage.		X			CT/CTR
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X			CT/CTR
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
1.2.2. Efficacité (E)	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage (pour CTR voir (12)), par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽¹⁾:</p> <p>a-1) 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie M₁: 58 % - catégories M₂ et M₃: 50 % - catégorie N₁: 50 % - catégories N₂ et N₃: 50 % - catégories O₂, O₃ et O₄ - pour les semi-remorques: 45% ⁽²⁾ - pour les semi-remorques plateaux: 50% 		X			CT/CTR
		<p>a-2) 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégories M₁, M₂ et M₃: 50% ⁽³⁾ - catégorie N₁: 45% - catégories N₂ et N₃: 43% ⁽⁴⁾ - catégories O₂, O₃ et O₄: 40% ⁽⁵⁾ 		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		a-3) 3. Autres catégories <ul style="list-style-type: none"> – catégories L (les deux freins ensemble): – catégorie L1e: 42 % – catégories L2e, L6e: 40 % – catégorie L3e: 50 % – catégorie L4e: 46 % catégories L5e, L7e: 44 % catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.		X			CT
		a-4) Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X		CT/CTR
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)							
1.3.1. Performance (E)	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-1) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X			CT/CTR
		a-2) Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X		CT/CTR
		b-1) 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			CT/CTR
		b-2) 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		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		c) Freinage non modérable (broutement).		X			CT/CTR
1.3.2. Efficacité (E)	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.	a-1) L'effort de freinage est inférieur à 50 % ⁽⁶⁾ (pour CTR voir ⁽¹³⁾) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.		X			CT/CTR
		a-2) Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.			X		CT/CTR
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.	a-1) Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X			CT/CTR
		a-2) 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		CT/CTR
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 ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	a-1) 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.		X			CT/CTR
		a-2) Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.			X		CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le système ne fonctionne pas.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
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			CT/CTR
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X			CT/CTR
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X			CT/CTR
		d) Câblage endommagé.		X			CT/CTR
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X			CT/CTR
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X			CT/CTR
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR
		d) Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente			X		CTR
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	a-1) Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X			CT/CTR
		a-2) Risque imminent de défaillance.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
2. DIRECTION							
2.1. État mécanique							
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X			CT
		b-1) Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X			CT/CTR
		b-2) Fonctionnalité affectée / réduite.			X		CT/CTR
		c-1) Usure excessive de l'axe de secteur.		X			CT/CTR
		c-2) Fonctionnalité affectée / réduite.			X		CT/CTR
		d-1) Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X			CT/CTR
		d-2) Fonctionnalité affectée / réduite.			X		CT/CTR
		e-1) Manque d'étanchéité.	X (CT)	X (CTR)			CT/CTR
		e-2) Formation de gouttelettes.		X (CT)	X (CTR)		CT/CTR
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-1) Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X			CT/CTR
		a-2) Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.			X		CT/CTR
		b-1) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X			CT/CTR
		b-2) Fixations gravement affectées.			X		CT/CTR
		c-1) Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X			CT/CTR
		c-2) Fixations gravement affectées.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		d-1) Boîtier de direction fêlé.		X			CT/CTR
		d-2) Stabilité ou fixation du boîtier affectée.			X		CT/CTR
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-1) Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X			CT/CTR
		a-2) Jeu excessif ou risque de dissociation			X		CT/CTR
		b-1) Usure excessive des articulations.		X			CT/CTR
		b-2) Risque très grave de détachement.			X		CT/CTR
		c-1) Fêlure ou déformation d'un élément.		X			CT/CTR
		c-2) Fonctionnement affecté.			X		CT/CTR
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X			CT/CTR
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X			CT/CTR
		f-1) Modification présentant un risque ³ .		X			CT/CTR
		f-2) Fonctionnement affecté.			X		CT/CTR
		g-1) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré.	X				CT/CTR
		g-2) Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
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			CT/CTR
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b-1) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).	X				CT/CTR
		b-2) Réservoir insuffisant		X			CT/CTR
		c-1) Mécanisme inopérant.		X			CT/CTR
		c-2) Direction touchée.			X		CT/CTR
		d-1) Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X			CT/CTR
		d-2) Direction touchée.			X		CT/CTR
		e-1) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X			CT/CTR
e-2) Direction touchée.			X		CT/CTR		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application	
			Mineure	Majeure	Critique			
		f-1) Modification présentant un risque ³ .		X			CT/CTR	
		f-2) Direction touchée.			X		CT/CTR	
		g-1) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X			CT/CTR	
		g-2) Direction touchée.			X		CT/CTR	
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-1) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X			CT/CTR	
		a-2) Risque très grave de détachement.			X		CT/CTR	
		b-1) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X			CT/CTR	
		b-2) Risque très grave de détachement.			X		CT/CTR	
		c-1) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X			CT/CTR	
		c-2) Risque très grave de détachement.				X		CT/CTR
		d) Modification présentant un risque ³ .			X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application	
			Mineure	Majeure	Critique			
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			CT/CTR	
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X			CT/CTR	
		c) Raccord souple détérioré.		X			CT/CTR	
		d-1) Mauvaise fixation.		X			CT/CTR	
		d-2) Risque très grave de détachement.				X		CT/CTR
		e) Modification présentant un risque ³				X		CT/CTR
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.	a-1) 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).		X			CT/CTR	
		a-2) Sécurité de la direction compromise.				X	CT/CTR	
2.4. Parallélisme	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié (contrôle par ripomètre).	a-1) Défaut manifeste d'alignement..	X				CT/CTR	
		a-2) Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.		X			CT/CTR	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			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-1) Élément légèrement endommagé.		X			CT/CTR
		a-2) Élément fortement endommagé ou fissuré.			X		CT/CTR
		b-1) Jeu excessif.		X			CT/CTR
		b-1) Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X		CT/CTR
		c-1) Mauvaise fixation.		X			CT/CTR
		c-2) Fixations gravement affectées.			X		CT/CTR
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			CT/CTR
		b-1) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.		X			CT
		b-2) Direction affectée.			X		CT
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X			CT/CTR
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
3. VISIBILITÉ							
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	a-1) 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(*)				CT/CTR
		a-2) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X			CT/CTR
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a-1) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise)	X				CT/CTR
		a-2) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X			CT/CTR
		b-1) 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(*)				CT/CTR
		b-2) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X			CT/CTR
		c-1) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X			CT/CTR
		c-2) Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.				X	CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a-1) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ . (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles)	X (CTR)	X (CT)			CT/CTR
		a-2) Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X			CT/CTR
		b-1) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X				CT/CTR
		b-2) Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.		X			CT/CTR
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X			CT/CTR
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
		b-1) Balai d'essuie-glace défectueux.	X				CT/CTR
		b-2) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X			CT/CTR
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X(*)				CT/CTR
		a-2) Lave-glace inopérant.		X			CT/CTR
3.6. Système de désembuage	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Système inopérant ou manifestement défectueux.	X				CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE							
4.1. Phares							
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X				CT/CTR
		a-2) Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X			CT/CTR
		b-1) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X(*)				CT/CTR
		b-2) Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X			CT/CTR
		c) Mauvaise fixation du feu.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT
		c) Mauvais montage de la source lumineuse.		X			CT/CTR
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a-1) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ (nombre de feux allumés en même temps).	X				CT/CTR
		a-2) Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X			CT/CTR
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT
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			CT/CTR
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X			CT/CTR
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X			CT/CTR
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a-1) Dispositif inopérant.	X(*)				CT/CTR
		a-2) Si lampes à décharge gazeuse.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Glace défectueuse.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		c-1) Mauvaise fixation du feu.	X(*)				CT/CTR
		c-2) Très grand risque de chute.		X			CT/CTR
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
		a-2) Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X			CT/CTR
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X			CT/CTR
4.2.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X			CT/CTR
		b-1) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X				CT/CTR
		b-2) Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
4.3. Feux stop							
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X(*)				CT/CTR
		a-2) Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X			CT/CTR
		a-3) Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X		CT/CTR
		b-1) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)				CT/CTR
		b-2) Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X			CT/CTR
		c-1) Mauvaise fixation du feu.	X(*)				CT/CTR
		c-2) Très grand risque de chute.		X			CT/CTR
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a-1) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Fonctionnement retardé.		X			CT/CTR
		a-3) Totalement inopérante.			X		CT/CTR
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X			CT/CTR

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

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Totalement inopérant.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X (CTR)	X (CT)			CT/CTR
4.6. Feu de marche arrière							
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X				CT/CTR
		b) Glace défectueuse.	X(*)				CT/CTR
		c-1) Mauvaise fixation du feu.	X(*)				CT/CTR
		c-2) Très grand risque de chute.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière							
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X				CT/CTR
		b-1) Source lumineuse défectueuse. (source lumineuse multiple).	X(*)				CT/CTR
		b-2) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).		X			CT/CTR
		c-1) Mauvaise fixation du feu.	X(*)				CT/CTR
		c-2) Très grand risque de chute.		X			CT/CTR
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière							
4.8.1. État	Contrôle visuel	a-1) Catadioptre défectueux ou endommagé.	X(*)				CT/CTR
		a-2) Catadioptre touché.		X			CT/CTR
		b-1) Mauvaise fixation du catadioptre.	X(*)				CT/CTR
		b-2) Risque de chute.		X			CT/CTR
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel	a-1) Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ .	X (CT)	X (CTR)			CT/CTR
		a-2) Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		X (CT)	X (CTR)		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
L.4.8.1 Signalisation du plateau élévateur	Contrôle visuel	a-1) Nombre insuffisant (feux, cônes ou drapeaux de signalisation) ne créant pas de risque	X				CT
		a-2) Nombre insuffisant créant un risque		X			CT
		a-3) Fait défaut		X			CT
		b) Non conforme		X			CT
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage							
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Dispositif inopérant.	X(*)				CT/CTR
		a-2) Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X			CT/CTR
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Non conformes aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
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-1) Mauvaise fixation des composants fixes.	X				CT/CTR
		a-2) Douille mal attachée.		X			CT/CTR
		b-1) Isolation endommagée ou détériorée.	X				CT/CTR
		b-2) Risque de court-circuit.		X			CT/CTR
		c-1) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X			CT/CTR
		c-2) Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.				X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
L.4.10 Phares et panneaux d'affichage spéciaux							
L.4.10.1 Phare(s) mobile(s) AV/AR	Contrôle visuel	a-1) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)				CT
		a-2) Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X			CT
		a-3) Verre fait défaut		X			CT
		b-1) Mauvaise fixation du feu.	X				CT
		b-2) Très grand risque de chute.		X			CT
		c) Nombre de feux incorrect		X			CT
		d) Hors fonctionnement		X			CT
		e) Couleur non conforme		X			CT
		f) Branchement ne correspond pas à la réglementation		X			CT
g) Présence non autorisée		X			CT		
L.4.10.2 Gyrophares (Feux clignotants et autres signalisations lumineuses)	Contrôle visuel	a-1) Verre légèrement défectueux. (pas d'influence sur la lumière émise).	X				CT
		a-2) Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X			CT
		a-3) Verre fait défaut		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		b-1) Un feu de plusieurs hors service	X				CT
		b-2) Tous les feux sur le nombre total des feux hors service		X			CT
		c) Présence non autorisée		X			CT
		d) Couleur non conforme		X			CT
L.4.10.3 Panneau lumineux Taxi	Contrôle visuel	a-1) Verre légèrement défectueux (pas d'influence sur la lumière émise).	X				CT
		a-2) Verre fortement défectueux (lumière émise affectée).		X			CT
		a-3) Panneau lumineux fait défaut		X			CT
		b) Couleur non conforme		X			CT
		c) Verre ou panneau non conforme		X			CT
		d) Feu hors fonctionnement		X			CT
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-1) Mauvaise fixation du câblage.	X(*)				CT/CTR
		a-2) Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.		X			CT/CTR
		a-3) Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		b-1) Câblage légèrement détérioré.	X				CT/CTR
		b-2) Câblage fortement détérioré.		X			CT/CTR
		b-3) Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X		CT/CTR
		c-1) Isolation endommagée ou détériorée.	X				CT/CTR
		c-2) Risque de court-circuit.		X			CT/CTR
		c-3) Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X		CT/CTR
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Feu émetteur/réflécteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X			CT/CTR
		b-1) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		b-2) 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			CT/CTR
		c-1) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.	X(*)				CT/CTR
		c-2) Très grand risque de chute.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	a-1) Mauvaise fixation.	X				CT/CTR
		a-2) Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X			CT/CTR
		b-1) Manque d'étanchéité.	X				CT/CTR
		b-2) Perte de substances dangereuses.		X			CT/CTR
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X			CT/CTR
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X			CT/CTR
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X			CT/CTR
		a.L) Batterie déchargée		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION							
5.1. Essieux							
5.1.1. Essieux + (E)	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		CT/CTR
		b-1) Mauvaise fixation au véhicule.		X			CT/CTR
		b-2) Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.			X		CT/CTR
		c-1) Modification présentant un risque ³ .		X			CT/CTR
		c-2) Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X		CT/CTR
		a.L-1) Plaquette d'homologation non lisible	X				CT
		a.L-2) Plaquette manquante		X			CT
		b.L) Type non homologué		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
5.1.2. Porte-fusées + (E)	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	a) Fusée d'essieu fracturée.			X		CT/CTR
		b-1) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.		X			CT/CTR
		b-2) Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X		CT/CTR
		c-1) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X			CT/CTR
		c-2) Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X		CT/CTR
		d-1) Jeu de la fusée dans l'essieu.		X			CT/CTR
		d-2) Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X		CT/CTR
5.1.3. Roulements de roues + (E)	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-1) Jeu excessif dans un roulement de roue.		X			CT/CTR
		a-2) Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.			X		CT/CTR
		b-1) Roulement de roue trop serré, bloqué.		X			CT/CTR
		b-2) Risque de surchauffe; risque de destruction.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
5.2. Roues et pneus							
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a-1) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X			CT/CTR
		a-2) Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X		CT/CTR
		b-1) Moyeu usé ou endommagé.		X			CT/CTR
		b-2) Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			X		CT/CTR
		a.L) Elargisseur de voie av./arr.: non conformité au procès verbal de reception-CEE.		X			CT
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		CT/CTR
		b-1) Mauvais placement des frettes de jante.		X			CT/CTR
		b-2) Détachement probable.			X		CT/CTR
		c-1) Roue gravement déformée ou usée.		X			CT/CTR
		c-2) La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X		CT/CTR
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ et nuisant à la sécurité routière.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
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-1) 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			CT/CTR
		a-2) 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		CT/CTR
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X			CT/CTR
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X			CT/CTR
		d-1) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X			CT/CTR
		d-2) Corde visible ou endommagée.			X		CT/CTR
		e-1) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X			CT/CTR
		e-2) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .			X		CT/CTR
		f-1) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X				CT/CTR
f-2) Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X			CT/CTR		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		g-1) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
		g-2) Couche de protection de la corde affectée.			X		CT/CTR
		h-1) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X				CT
		h-2) Manifestement inopérant.		X			CT
		a.L) Pneumatique(s) monté(s) non conforme à la législation/suivant les indications du constructeur (sens de rotation,...)		X			CT
5.3. Suspension							
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs + (E)	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-1) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X			CT/CTR
		a-2) Jeu visible. Fixations très mal attachées.			X		CT/CTR
		b-1) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X			CT/CTR
		b-2) Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X		CT/CTR
		c-1) Ressort manquant.		X			CT/CTR
		c-2) Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.				X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		d-1) Modification présentant un risque ³		X			CT/CTR
		d-2) Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.			X		CT/CTR
		a.L) Ressort non certifié ou autorisé		X			CT
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-1) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X				CT/CTR
		a-2) Amortisseur mal fixé.		X			CT/CTR
		b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X			CT/CTR
		c) Amortisseur manquant.		X			CTR
		a.L) Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X			CT
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche	a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X			CT
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension + (E)	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-1) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X			CT/CTR
		a-2) Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X		CT/CTR
		b-1) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X			CT/CTR
		b-2) Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X		CT/CTR
		c-1) Modification présentant un risque ³ .		X			CT/CTR
		c-2) Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X		CT/CTR
5.3.4. Joints de suspension + (E)	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-1) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X			CT/CTR
		a-2) Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X		CT/CTR
		b-1) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X				CT/CTR
		b-2) Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X		CT/CTR
		b-1) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X			CT/CTR
		b-2) Fonctionnement du système gravement affecté.			X		CT/CTR
		c) Fuite audible dans le système.		X			CT/CTR
		d) Modification présentant un risque.		X			CTR
L5.3.1 Suspension avant/arrière, fixation coque	Contrôle visuel	a-1) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement de la suspension.	X				CT
		a-2) Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance		X			CT
		b-1) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance.	X				CT
		b-2) Soudure non conforme.		X			CT
		c-1) Usure importante sans risque de perturbation du bon fonctionnement de la suspension.	X				CT
		c-2) Usure importante avec risque de défaillance		X			CT
		d-1) Dissymétrie mineure	X				CT
		d-2) Dissymétrie majeure		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
L.5.3.2 Balancier	Contrôle visuel	a-1) Jeu mineur	X				CT
		a-2) Jeu important		X			CT
		b-1) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple	X				CT
		b-2) Ecrou(s) complètement lâchés		X			CT
		b-3) Ecrou(s) de fixation fait (font) défaut			X		CT
		c) Non conforme		X			CT
		d-1) Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement.	X				CT
		d-2) Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance			X		CT
		e-1) Légère déformation sans risque de perturber le fonctionnement.	X				CT
		e-2) Déformation importante			X		CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application	
			Mineure	Majeure	Critique			
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS								
6.1. Châssis ou cadre et accessoires								
6.1.1.État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a-1) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X			CT/CTR	
		a-2) Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.			X		CT/CTR	
		b-1) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X			CT/CTR	
		b-2) Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.			X		CT/CTR	
		c-1) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage		X			CT/CTR	
		c-2) Résistance insuffisante des pièces.			X		CT/CTR	
		a.L) Contrôle impossible (p.ex. manque de propreté/conditions hygiéniques insuffisantes,...)	Contrôle impossible					CT
		b.L) Soudage châssis/coque non conforme		X			CT	
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			CT/CTR	
		b-1) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X			CT/CTR	
		b-2) Risque pour la santé des passagers.			X		CT/CTR	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X		CT/CTR
		b-1) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X			CT/CTR
		b-2) Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X		CT/CTR
		c-1) Conduites abrasées.	X				CT/CTR
		c-2) Conduites endommagées.		X			CT/CTR
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X			CT/CTR
		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		CT/CTR
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X		CT/CTR
a.L) Attestation GPL/GNC/LPG: validité périmée/fait défaut/non conforme.			X			CT	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-ancastrement arrière	Contrôle visuel	a-1) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X			CT/CTR
		a-2) Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X		CT/CTR
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable.	X				CT/CTR
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X			CT/CTR
		c-1) Roue de secours mal attachée au support.		X			CT/CTR
		c-2) Très grand risque de chute.			X		CT/CTR
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-1) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X			CT/CTR
		a-2) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X		CT/CTR
		b-1) Usure excessive d'un élément.		X			CT/CTR
		b-2) Limite d'usure dépassée.			X		CT/CTR
		c-1) Mauvaise fixation.		X			CT/CTR
		c-2) Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.				X	CT/CTR
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		dispositif de sécurité.					
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X			CT/CTR
		f-1) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X				CT/CTR
		f-2) Plaque d'immatriculation illisible.(hors utilisation)		X			CT/CTR
		g-1) Modification présentant un risque ³ (pièces auxiliaires).		X			CT/CTR
		g-2) Modification présentant un risque ³ (pièces principales)			X		CT/CTR
		h) Accouplement trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.		X (CT)	X (CTR)		CT/CTR
		a.L) Attache-remorque/selette du véhicule non agréé		X			CT
		b.L) Plaquette attache-remorque fait défaut ou illisible	X				CT
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	a-1) Boulons de fixation desserrés ou manquants		X			CT/CTR
		a-2) Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X		CT/CTR
		b-1) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X			CT/CTR
		b-2) Très grand risque de jeu ou de fissure.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		c-1) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X			CT/CTR
		c-2) Très grand risque de jeu ou de fissure.			X		CT/CTR
		d-1) Raccords flexibles détériorés.		X			CT/CTR
		d-2) Très grand risque de jeu ou de fissure.			X		CT/CTR
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X			CT/CTR
		f-1) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X			CT/CTR
		f-2) Très grand risque de jeu ou de fissure.			X		CT/CTR
		g-1) Capuchon anti-poussière gravement détérioré.	X				CT/CTR
		g-2) Capuchon anti-poussière manquant ou fêlé.		X			CT/CTR
		h) Modification illégale de la transmission.		X			CT/CTR
		a.L-1) Fixation de la protection de chaîne de transmission du motorcycle endommagée sans risque de se blesser.	X				CT
		a.L-2) Avec risque potentiel de se blesser			X		CT
		a.L-3) Protection fait défaut			X		CT
		b.L-1) Protection de chaîne de transmission du motorcycle non conforme sans risque de se blesser		X			CT
		b.L-2) Avec risque de se blesser			X		CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		c.L-1) Pignon de transmission du motorcycle légèrement usé sans risque de défaillance	X				CT
		c.L-2) Pignon de transmission du motorcycle fortement usé avec risque de défaillance		X			CT
		d.L-1) Pignon de transmission du motorcycle légèrement endommagé sans risque de défaillance	X				CT
		d.L-2) Pignon de transmission du motorcycle fortement endommagé avec risque de défaillance		X			CT
		e.L-1) Fonctionnement d'embrayage non progressif	X				CT
		e.L-2) Course d'actionnement trop importante		X			CT
		f.L) Pédale d'embrayage non conforme		X			CT
		g.L) Boite de vitesse ; fixation détériorée, manifestement gravement endommagée		X			CT
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.	a-1) Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X			CT/CTR
		a-2) Fixations desserrées ou fêlées.			X		CT/CTR
6.1.9 Performance du moteur	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X			CT/CTR
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
L.6.1.1 Point de remorquage avant/arrière à utilisation exclusive en cas de dépannage	Contrôle visuel	a-1) Léger endommagement sans réduction du fonctionnement	X				CT
		a-2) Majeur endommagement avec réduction du fonctionnement		X			CT
		b) Fixation non conforme		X			CT
		c) Robustesse insuffisante		X			CT
		d) Fait défaut		X			CT
6.2. Cabine et carrosserie							
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a-1) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X			CT/CTR
		a-2) Chute probable.			X		CT/CTR
		b-1) Montant mal fixé.		X			CT/CTR
		b-2) Stabilité compromise.			X		CT/CTR
		c-1) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X			CT/CTR
		c-2) Risque pour la santé des passagers.			X		CT/CTR
		d-1) Modification présentant un risque ³ .		X			CT/CTR
		d-2) Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.				X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application	
			Mineure	Majeure	Critique			
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a-1) Châssis ou cabine mal fixé.		X			CT/CTR	
		a-2) Stabilité compromise.			X		CT/CTR	
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X			CT/CTR	
		c-1) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X			CT/CTR	
		c-2) 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		CT/CTR
		d-1) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X				CT/CTR
		d-2) Stabilité altérée				X		CT/CTR
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X			CT/CTR	
		b-1) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).		X			CT/CTR	
		b-2) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).				X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		c-1) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X				CT/CTR
		c-2) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X			CT/CTR
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a-1) Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X			CT/CTR
		a-2) Stabilité insuffisante.			X		CT/CTR
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	a-1) Structure du siège défectueuse.		X			CT/CTR
		a-2) Siège mal fixé.			X		CT/CTR
		b-1) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X			CT/CTR
		b-2) Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X		CT/CTR
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	a-1) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X(*)				CT/CTR
		a-2) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X			CT/CTR
		b-1) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		b-2) Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X			CT/CTR
		a.L) Nombre de sièges ne correspond pas avec l'inscription au certificat d'immatriculation	X				CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X			CT/CTR
		a-2) Sécurité compromise.			X		CT/CTR
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel	a-1) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X				CT/CTR
		a-2) Stabilité insuffisante.		X			CT/CTR
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X			CT/CTR
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X			CT/CTR
		b-1) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		b-2) Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.		X			CT/CTR
		c-1) Équipement hydraulique non étanche.	X				CT/CTR
		c-2) Perte excessive de substances dangereuses.		X			CT/CTR
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections	Contrôle visuel	a-1) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.	X				CT/CTR
		a-2) Risque de blessures; risque de chute.		X			CT/CTR
		b-1) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif anti-projections).	X				CT/CTR
		b-2) Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes).		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		c-1) Non conformes aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		c-2) Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X			CT/CTR
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X			CT
		b) Non conformes aux exigences ¹ .		X			CT
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X		CT
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X			CT
		b) Non conformes aux exigences ¹ .		X			CT
L.6.2.1 Berceau avant	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur	a-1) Jeu mineur sans risque de défaillance	X				CT
		a-2) Jeu important sans risque de défaillance		X			CT
		a-3) Jeu important avec risque de défaillance			X		CT
		b-1) Fixation non conforme		X			CT
		b-2) Fixation défectueuse			X		CT
		c-1) Légère déformation sans influence à la performance	X				CT
		c-2) Déformation majeure avec influence à la performance		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		d-1) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance	X				CT
		d-2) Soudure non conforme		X			CT
L.6.2.2 Side-car	Contrôle visuel	a-1) Corrosion mineure non affectant la rigidité de l'ensemble	X				CT
		a-2) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'ensemble		X			CT
		b-1) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X				CT
		b-2) Endommagement avec risque potentiel pour la sécurité		X			CT
		c) Fixation endommagée ou non conforme		X			CT
		d) Equipement non conforme		X			CT
		e-1) Déformation légère sans risque pour la sécurité	X				CT
		e-2) Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité		X			CT
L.6.2.3 Cadre motorcycle	Contrôle visuel	a-1) Léger endommagement sans risque pour la sécurité	X				CT
		a-2) Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité			X		CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		b-1) Ecrou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s)		X			CT
		b-2) Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation			X		CT
		c-1) Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motorcycle	X				CT
		c-2) Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motorcycle			X		CT
		d-1) Soudure mal exécutée sans risque de défaillance.	X				CT
		d-2) Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité		X			CT
		d-3) Soudure non conforme.			X		CT
L.6.2.4 Carénage motorcycle	Contrôle visuel	a) Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route		X			CT
		b) Présence d'un élément saillant, pointu ou tranchant		X			CT
		c-1) Légèrement endommagé (fissures cassures)	X				CT
		c-2) Fortement endommagé avec risque pour la sécurité		X			CT
		d) Type non conforme		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
		e-1) Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurité	X				CT
		e-2) Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité		X			CT
L.6.2.5 Publicité sur les taxis	Contrôle visuel	a) Publicité non conforme sur la carrosserie	X				CT
		b) Publicité sur les vitres		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
7. AUTRE MATÉRIEL							
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue							
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a-1) Point d'ancrage gravement détérioré.		X			CT/CTR
		a-2) Stabilité réduite.			X		CT/CTR
		b) Ancrage desserré.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b-1) Ceinture de sécurité endommagée.	X				CT/CTR
		b-2) Coupure ou signes de distension.		X			CT/CTR
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X			CT/CTR
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a) Prétensionneurs manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X			CT/CTR
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR
7.2. Extincteur	Contrôle visuel	a) Manquant.		X			CT/CTR
		b-1) Non conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		b-2) Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).		X			CT/CTR
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X(*)				CT/CTR
		b-1) Défectueux.		X			CT/CTR
		b-2) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
7.4. Triangle de signalisation (si exigé)	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X(*)				CT/CTR
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X(*)				CT/CTR
7.5. Trousse de secours (si exigée)	Contrôle visuel	a) Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X(*)				CT/CTR
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées)	Contrôle visuel	a) Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X			CT/CTR
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Ne fonctionne pas correctement.	X(*)				CT/CTR
		a-2) Totalement inopérant.		X			CT/CTR
		b) Commande mal fixée.	X				CT/CTR
		c-1) Non conformes aux exigences ¹ .	X(*)				CT/CTR
		c-2) Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X			CT/CTR
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a-1) Non conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Manquant (si requis).		X			CT/CTR
		b-1) Fonctionnement altéré.	X				CT/CTR
		b-2) Totalement inopérant.		X			CT/CTR
		c-1) Éclairage insuffisant.	X				CT/CTR
		c-2) Totalement dépourvu d'éclairage.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences ¹ .		X			CT/CTR
		b) Dispositif inopérant.		X			CT/CTR
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X			CT/CTR
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X			CT/CTR
		e) Altération ou manipulation évidente.		X			CT/CTR
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X			CT/CTR
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			CT/CTR
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X			CT/CTR
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X			CT/CTR
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X			CT/CTR
		e) Plaque manquante ou illisible		X			CT/CTR
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X			CT/CTR
7.11 Compteur kilométrique (si disponible)	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			CT/CTR
		b) Manifestement inopérant.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
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			CT/CTR
		b) Câblage endommagé.		X			CT/CTR
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X			CT/CTR
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X			CT/CTR
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X			CT/CTR
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		À partir du 20 mai 2023	CT/CTR
L.7.1 Veste de sécurité	Contrôle visuel	a) Veste de sécurité manquante	X				CT
		b) Marquage d'homologation fait défaut	X(*)				CT
L.7.2. Taximètre	Contrôle visuel	a) Non conforme		X			CT
		b) Fait défaut		X			CT

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			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			CT/CTR
		b-1) 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.		X			CT/CTR
		b-2) Très grand risque de chute.			X		CT/CTR
8.2. Émissions à l'échappement							
L.8.2.1 Etat moteur	Contrôle visuel	a) Contrôle des émissions non possible		X			CT
L.8.2.2 Fumée moteur	Contrôle visuel	a) Léger dégagement	X				CT
		b) Dégagement excessif		X			CT
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			CT/CTR
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X			CT/CTR
		c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X			CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
8.2.1.2 Émissions gazeuses (E)	<p>- <u>Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ⁽⁷⁾:</u> mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ 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, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>- <u>Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁷⁾:</u> 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</p>	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur;		X			CT/CTR
		b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: <ul style="list-style-type: none"> i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,5% - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3% ou <ul style="list-style-type: none"> - 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			CT/CTR
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
	moteurs à deux temps						
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X			CT/CTR
		e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X			CTR
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			CT/CTR
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X			CT/CTR
		c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X			CTR
		d) Réactif insuffisant, le cas échéant.		X			CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
8.2.2.2 Opacité (Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980)	- 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	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			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
	<p>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.</p> <p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ⁽⁹⁾:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables ¹.</p>						

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
	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;	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences ¹ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p> <p>Ou</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p>		X			CT/CTR

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on</p>						

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
	la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M ₂ , M ₃ , N ₂ ou N ₃ ;						
	<p>4. Les véhicules sont refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>						

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques							
Interférences radio		a) Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.	X				CT
8.4 Autres points liés à l'environnement							
8.4.1 Pertes de liquides		a-1) 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.		X			CT/CTR
		a-2) Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X		CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃							
9.1. Portes							
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X			CT/CTR
		b-1) Mauvais état.	X				CT/CTR
		b-2) Risque de blessures.		X			CT/CTR
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X			CT/CTR
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X			CT/CTR
		e-1) Non conformes aux exigences ¹ .	X				CT
		e-2) Largeur de porte insuffisante.		X			CT
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X			CT/CTR
		b-1) Signalisation des issues de secours illisible.	X				CT/CTR
		b-2) Signalisation des issues de secours manquante.		X			CT/CTR
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X				CT/CTR
		d-1) Non conformes aux exigences ¹ .	X				CT
		d-2) Largeur insuffisante ou accès bloqué.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
9.2. Système de désembuage et de dégivrage	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Mauvais fonctionnement.	X				CT/CTR
		a-2) Affecte la sécurité de la conduite.		X			CT/CTR
		b-1) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X			CT/CTR
		b-2) Risque pour la santé des passagers.			X		CT/CTR
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X			CT/CTR
9.3. Système de ventilation et de chauffage	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a-1) Fonctionnement défectueux.	X				CT/CTR
		a-2) Risque pour la santé des passagers.		X			CT/CTR
		b-1) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X			CT/CTR
		b-2) Risque pour la santé des passagers.			X		CT/CTR
9.4. Sièges							
9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	a-1) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X				CT/CTR
		a-2) Issue de secours obstruée.		X			CT/CTR

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Date d'application	Champ d'application
			Mineure	Majeure	Critique		
9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a-1) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X				CT/CTR
		a-2) Champ de vision réduit.		X			CT/CTR
		b-1) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		b-2) Risque de blessures.		X			CT/CTR
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a-1) Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ¹ .	X				CT/CTR
		a-2) Totalement inopérants.		X			CT/CTR
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a-1) Mauvaise fixation du plancher.		X			CT/CTR
		a-2) Stabilité compromise.			X		CT/CTR
		b-1) Mains courantes ou poignées défectueuses.	X				CT/CTR
		b-2) Mal fixées ou inutilisables.		X			CT/CTR
		c-1) Non conformes aux exigences ¹ .	X				CT
		c-2) Largeur ou espace insuffisant.		X			CT
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a-1) Détériorés.	X				CT/CTR
		a-2) Endommagés.		X			CT/CTR
		a-3) Stabilité compromise / altérée.			X		CT/CTR

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

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

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

- (1) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
- (2) 43% pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2012.
- (3) 48% pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.
- (4) 45% pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
- (5) 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
- (6) Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.
- (7) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
- (8) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (9) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (10) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.
- (11) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

- (12) 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.
- (13) 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N1, N2 et N3.

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.
- 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.
- + (E) Le contrôle de ce point exige dans certaines conditions le recours à un équipement.
- (*) 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.

»

Art. 6. L'annexe VI du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est modifiée comme suit:

1. L'article 19 est abrogé;
2. Le paragraphe 3 de l'article 20 est abrogé.
3. Les articles 20, 21 et 22 sont renumérotés 19, 20 et 21.

Chapitre 2 – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Art. 7. À l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers le paragraphe 7, alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. 8. L'article 11 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 2, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

« Lorsque ce véhicule fait l'objet d'un contrôle technique périodique en vertu de l'article 4*bis*, paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (a) ou (b).»

2. Au paragraphe 3, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

« Lorsque ce véhicule fait l'objet d'un contrôle technique périodique en vertu de l'article 4*bis*, paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (b).»

Art. 9. À l'article 12 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

« (5) Aux fins de documenter la conformité technique d'un véhicule routier à un type réceptionné, il y a lieu de produire le certificat de conformité européen ou national visé à l'article 4, paragraphe 1^{er} de la loi précitée du 14 février 1955. A défaut d'un tel certificat, les dispositions de l'article 4 s'appliquent. Si le véhicule n'a pas besoin d'être présenté à la SNCA en vue de son immatriculation, il y a en outre lieu de transmettre pour les véhicules neufs une photo de la plaque du constructeur du véhicule visée à l'annexe du règlement (UE) n° 19/2011 modifié, concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.»

Art. 10. À l'article 13 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, le paragraphe 3, alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. 11. À l'article 22 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, le paragraphe 2, alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

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

Chapitre 3 – Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 12. L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 2, la rubrique 2.3 est complétée par un point f) nouveau avec le libellé suivant:

« f) Véhicule automoteur électrique hybride rechargeable: un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.»

2. Au paragraphe 3, la rubrique 3.5 est complétée par un point n) nouveau avec le libellé suivant:

« n) Feu de circulation diurne : un feu vers l'avant, servant à rendre le véhicule plus facilement visible en conduite de jour.»

Art. 13. À l'article 24^{ter} de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

« Par dérogation, au cas où le véhicule transporte un conteneur qui dépasse l'arrière du véhicule, les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent par rapport à l'arrière du conteneur. »

Art. 14. À l'article 24^{sexies} de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, un alinéa 3 nouveau est intercalé avec le libellé suivant:

« Les modifications et transformations portées au garde-boue arrière ou à la partie arrière de la carrosserie d'un motocycle ne doivent pas présenter une gêne ou un danger pour la circulation. Au moins un de ces deux éléments doit au minimum recouvrir la partie arrière de la roue se situant entre le réservoir et la verticale de l'axe de la roue arrière.»

Art. 15. À l'article 42*bis* de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, l'avant-dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 1000 mm au-dessus du sol et le bord inférieur à moins de 250 mm au-dessus du sol. Pour les véhicules de la catégorie N3G, la hauteur maximale peut être portée à 1200 mm. Dans tous les cas le feu de brouillard arrière doit se trouver à une distance supérieure à 100 mm de chacun des feux-stop. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être situé à la face arrière gauche ou au centre du véhicule. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.»

Art. 16. L'article 160 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 est modifié comme suit:

1. Un paragraphe 2 nouveau est inséré avec le libellé suivant:

« (2) Dans le cadre des essais scientifiques sur la voie publique avec des véhicules conçus selon des techniques nouvelles ou des principes non réglementés ou incompatibles par nature avec les dispositions des articles 2 à 54, le conducteur peut être exempté de certaines dispositions du paragraphe 1^{er} sur autorisation à délivrer par le ministre.»

2. Les paragraphes 2 et 3 actuels sont renumérotés 3 et 4.

Art. 17. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Fonction publique et de la Réforme administrative, de Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés et de Notre Ministre des Finances, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

François BAUSCH

Le Ministre de la Fonction Publique
et de la Réforme administrative

Dan KERSCH

Le Ministre de l'Intérieur

Dan KERSCH

Le Ministre des Finances

Pierre GRAMEGNA

Exposé des motifs

Concerne: Projet de règlement grand-ducal modifiant

- a) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;**
- b) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;**
- c) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.**

A) Considérations générales.

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet d'amender le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques,

communément appelé Code de la Route. Les amendements sont surtout de nature technique et rédactionnelle. En outre, il est prévu d'introduire trois simplifications administratives

(cf articles 9 et 10) ainsi que de fixer les modalités en relation avec la communication électronique des organismes de contrôle technique et le Ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après «le ministre».

Les modifications proposées visent:

- l'introduction de l'obligation pour les organismes de contrôle technique de disposer d'un système informatique permettant la communication avec le service web mis à disposition par l'Etat (article 1^{er});
- l'introduction de l'obligation pour les organismes de contrôle technique d'utiliser le service web mis à disposition par l'Etat pour la communication des résultats des contrôles techniques (article 2);
- la fixation du montant de l'indemnité pour les membres de la Commission du contrôle technique (article 3);
- l'adaptation des Annexes I, II et VI du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers (articles 4 à 6);
- l'augmentation de la période (de 3 jours à 5 jours) pendant laquelle l'ancien véhicule, en cas de changement de véhicule, peut rester immatriculé temporairement sous le même numéro d'immatriculation que le nouveau véhicule (article 7);
- l'adaptation des dispositions en relation avec l'immatriculation d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé à l'étranger respectivement au Luxembourg (article 8);
- l'introduction d'une simplification administrative en supprimant l'obligation générale de fournir une photo de la plaque du constructeur pour tous les véhicules si le véhicule n'a pas besoin d'être présenté à la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) (article 9);
- l'introduction d'une simplification administrative en créant la possibilité de pouvoir procéder à un changement d'adresse à la commune d'arrivée (article 10);
- la précision de pouvoir transférer un numéro d'immatriculation personnalisé, si le nouveau propriétaire du véhicule a été enregistré comme détenteur au moment de la transcription précédente (article 11);
- l'introduction de deux nouvelles définitions (véhicule automoteur hybride rechargeable et feu de circulation diurne) (article 12);
- l'adaptation des dispositions de protection anti-encastrement pour les camions porte-conteneurs (article 13);
- l'adaptation des dispositions en relation avec les garde-boues pour les véhicules de la catégorie L (article 14);
- l'adaptation des dispositions des feux de brouillards arrière (article 15);
- l'introduction de la possibilité de délivrer des autorisations individuelles par le ministre en relation avec l'utilisation de véhicules sur les voies publiques dans des conditions d'essais scientifiques (article 16).

B) Commentaire des articles.

Ad article 1^{er}:

Conformément aux dispositions de l'article *4bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 et du paragraphe 6, alinéa 6 du même article de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les organismes de contrôle technique doivent, à partir du 20 mai 2018, communiquer chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique ainsi que sur les certificats de contrôle technique routier qu'ils délivrent.

À ces fins, il est proposé que chaque organisme de contrôle technique doit disposer d'un système informatique permettant la communication des résultats des contrôles techniques effectués avec le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat (CTIE) via une application de service Web. Le CTIE collecte et sauvegarde ces informations pendant une durée minimale de trois ans pour le compte du ministre.

Au vu des modifications assez fréquentes des points de contrôles et des procédures en relation avec le contrôle technique, les organismes de contrôle technique doivent absolument veiller à ce que leur système informatique soit capable de pouvoir traiter toute modification ou actualisation de l'application de service Web du CTIE.

Finalement, afin de garantir une certaine flexibilité au niveau du protocole de communication, il est proposé de déterminer la spécification dudit protocole par un règlement ministériel.

Ad article 2:

Cet article stipule que les organismes de contrôle technique doivent obligatoirement utiliser le système de communication dont objet à l'article 1^{er} pour chaque contrôle technique réalisé. En outre, il est indiqué comment les organismes de contrôle technique doivent réagir en cas de problèmes informatiques.

Ad article 3:

Au vu de la charge de travail importante de la commission du contrôle technique, il est proposé de payer une indemnité de 40 euros aux membres de ladite commission. La base légale pour accorder une indemnité aux membres de la commission du contrôle technique est prévue dans le projet de loi N° 7101, article 4 modifiant l'article 4^{ter}, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui a été voté par la Chambre des Députés en date du 8 février 2018.

Ad article 4:

Le point de contrôle technique « 2.4. Parallélisme » de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers indique que le contrôle du parallélisme des roues directrices doit être effectué à l'aide d'un équipement approprié. Afin d'éviter une interprétation divergente par les organismes de contrôle technique et par conséquent des résultats différents, il est proposé d'introduire à l'annexe I du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 un nouveau équipement obligatoire (ripomètre) dont les centres de contrôle technique doivent disposer.

Le tableau I de ladite annexe I sera adapté en conséquence.

Ad article 5:

Dans l'objectif de simplifier l'annexe II du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, il est proposé de regrouper les deux tableaux presque identiques concernant, d'une part, les contrôles techniques auprès des organismes de contrôle technique et, d'autre part, les contrôles techniques routiers de cette annexe en un seul tableau. En outre, il est également proposé d'apporter quelques adaptations correctives en relation avec les points de contrôles.

Ad article 6:

L'article 19 de l'annexe VI du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 dispose que « 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 ». Cependant l'alinéa 2 de l'article 20 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 stipule pour la mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers que « 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. ». Au vu de cette contradiction, il est proposé d'abroger l'article 19 et de renuméroter les articles suivants en conséquence.

Une autre contradiction se retrouve dans le paragraphe 3 de l'article 20 actuel (qui sera renuméroté article 19) de l'annexe VI. Etant donné que cette annexe définit un modèle de convention-type pour le contrôle technique en externe, il n'est pas concevable que les parties puissent décider elles-mêmes de changements à apporter à la convention, alors que tout changement devra être adopté moyennant modification du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016. Il est donc proposé d'abroger ce paragraphe.

Ad article 7:

Il s'agit d'augmenter la durée de validité du certificat d'immatriculation temporaire, afin d'optimiser le déroulement de l'immatriculation du nouveau véhicule du même propriétaire ou détenteur sous le même numéro personnalisé d'immatriculation. Le délai allongé de deux jours permet aux personnes faisant le commerce de véhicules de disposer de plus de temps pour effectuer les démarches administratives pour le compte de leurs clients et leur permet de regrouper les démarches de plusieurs véhicules.

Ad article 8:

L'article 11 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, énumère dans les paragraphes 2 et 3 les documents nécessaires pour l'immatriculation ou la transcription au Luxembourg d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé à l'étranger respectivement au Luxembourg. En outre, il est indiqué qu'un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré soit par un organisme de contrôle technique d'un pays de l'Espace Economique Européen ou de la Suisse, ou par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg, doit être présenté lors de l'immatriculation du véhicule au Luxembourg. Dans ce contexte, il est à relever que le fait de se référer dans la proposition de texte à l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, évite de citer tous les cas de figures y inclus tous les types de véhicules. Auparavant l'article définissait une période de temps unique (quatre ans), qui elle n'était pas conforme pour tous les types de véhicules et permettait une interprétation non réglementaire de la présentation d'un certificat de contrôle technique lors de l'immatriculation.

Ad article 9:

La transmission à la SNCA de la photo de la plaque constructeur pour les véhicules neufs est nécessaire afin de vérifier que le véhicule correspond bien aux documents présentés. Il est proposé d'abolir la transmission de la photo de la plaque constructeur pour les véhicules d'occasion dans l'objectif de simplifier la procédure d'immatriculation, ceci dans l'intérêt d'une simplification administrative. En effet, la vérification précitée ayant déjà eu lieu pour le véhicule neuf, il n'est pas nécessaire de refaire l'exercice lors de chaque changement de propriétaire. Pour ce qui est des véhicules d'occasions importés, les fonctionnaires des douanes et accises vérifient les données du véhicule avant d'émettre le document douanier requis pour chaque véhicule importé, donc la transmission de la photo de la plaque constructeur pour les véhicules d'occasion importés n'est pas nécessaire non plus.

Ad article 10:

1. L'ajout de la commune d'arrivée pour consigner le changement d'adresse sur le certificat d'immatriculation évite au citoyen de devoir se déplacer à cet effet à la SNCA. Les communes enregistrant le changement d'adresse et émettant les documents y relatifs, peuvent en même temps consigner le changement d'adresse sur le certificat d'immatriculation. Le certificat d'immatriculation dispose à son verso d'un espace dédié aux changements d'adresses. Cette mesure constitue une simplification administrative pour le citoyen.

Ad article 11:

Le fait de préciser l'inscription du détenteur lors de la transcription *précédente* du véhicule évite de pouvoir transférer un numéro d'immatriculation personnalisé au profit d'un nouveau propriétaire non enregistré comme détenteur. Notamment pour les plaques personnalisées à quatre chiffres, dont le nombre est limité, il ne doit pas être possible de pouvoir transférer un tel numéro lors de la vente du véhicule à un nouveau propriétaire, sans que celui-ci doive passer par la liste d'attente, à moins qu'il n'ait été enregistré comme détenteur du véhicule depuis la transcription précédente. Les deux autres possibilités (héritier, parent ou allié au premier degré d'une personne décédée, respectivement véhicule historique) seront maintenues.

Ad article 12:

1. Il est proposé d'introduire une définition pour les véhicules automoteurs électriques hybrides rechargeables afin de permettre une claire distinction entre les différents types de véhicules hybrides. Ceci entre dans le cadre de la réforme fiscale avec un abattement fiscal pour les véhicules électriques hybrides rechargeables.

2. En outre, il est également proposé d'introduire une définition pour les feux de circulation diurnes.

Ad article 13:

La disposition de l'article 24^{ter} introduite par le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015 modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques 2) 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, ne semble pas couvrir la problématique d'un dépassement trop important des conteneurs sur les véhicules porte-conteneurs. Dans l'extrême des cas, un dépassement du conteneur par rapport au pare-chocs au-delà de 1,20 m est possible. Il est proposé par conséquent de reformuler l'alinéa deux de l'article 24^{ter} afin de garantir que le dépassement du conteneur ne peut pas dépasser les 60 cm par rapport au pare-chocs.

Ad article 14:

Cette précision des modifications et transformations qui peuvent être effectuées sur le garde-boue arrière ou à la partie arrière de la carrosserie d'un motorcycle a pour but de définir clairement les limites dans lesquelles une transformation ou modification peut être effectuée. Le recouvrement minimal évite au conducteur et/ou à son passager d'être exposé aux possibles projections de la roue arrière.

Ad article 15:

Il est à relever que de plus en plus de véhicule disposent des feux de brouillard arrières qui ne se trouvent pas du côté gauche du véhicule, mais qui sont situés au milieu arrière du véhicule conformément aux dispositions d'homologation du règlement UN-ECE 48. Il est ainsi proposé d'actualiser l'article 42^{bis} du Code de la Route en rajoutant les dispositions dudit règlement.

Ad article 16:

Au vu de l'introduction de nouvelles technologies dans le domaine des véhicules automoteurs dont notamment des technologies remplaçant les anciens systèmes d'assistance à la conduite par des systèmes plus performants qui sont capables de remplacer le conducteur et d'exercer un contrôle complet sur le véhicule, le Luxembourg ainsi que tous les autres Etats membres de l'Union européenne se voient confrontés à de nouveaux défis en relation avec l'utilisation des véhicules autonomes sur les voies publiques.

Afin de gagner d'expérience dans ce domaine, le Luxembourg a signé en date du 14 septembre 2017 une déclaration commune des Gouvernements allemand, français et luxembourgeois concernant la mise en place et la coopération sur un site expérimental numérique commun pour la conduite automatisée et connectée qui est une technologie d'avenir se situant à l'intersection entre la mobilité et la digitalisation.

L'accord signé doit notamment promouvoir le développement et l'expérimentation des technologies de conduite automatisée et connectée, en lien étroit avec les systèmes de transports intelligents et en tenant compte de la mobilité électrique et de la multimodalité.

Dans ce contexte, il est à souligner que conformément à la législation luxembourgeoise en vigueur, le ministre peut, sur base d'une autorisation individuelle, autoriser dans le cadre des essais scientifiques, l'utilisation de véhicules automoteurs conçus selon des technologies nouvelles ou des principes non réglementés ou incompatibles avec les dispositions des articles 2 à 54.

Toutefois, la législation en vigueur ne prévoit à ce stade aucune possibilité d'exempter le conducteur de certaines dispositions en relation avec l'utilisation des véhicules sur les voies publiques dans le cadre des essais scientifiques comme par exemple la possibilité de lâcher simultanément les deux mains du volant, tant que le véhicule est en mouvement. Cependant l'objectif des essais scientifiques avec des véhicules autonomes consiste notamment dans l'analyse du comportement du véhicule en dispensant le conducteur de certaines tâches habituelles de la conduite, ceci toujours dans des conditions expérimentales où le conducteur doit en permanence surveiller le système et être capable de reprendre à tout moment le contrôle du véhicule.

De ce qui précède, il est proposé d'introduire un nouveau paragraphe 2 à l'article 160 accordant la possibilité de délivrer des autorisations individuelles en relation avec l'utilisation d'un véhicule sur les voies publiques dans des conditions d'essais scientifiques par le ministre.

Ad article 17:

Formule exécutoire.

Fiche financière

jointe à l'

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- d) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;**
- e) le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;**
- f) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet d'amender le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route. Les amendements sont surtout de nature technique et rédactionnelle. En outre, il est prévu d'introduire trois simplifications administratives ainsi que de fixer les modalités en relation avec la communication électronique des organismes de contrôle technique et le Ministre ayant les transports dans ses attributions.

Impact financier sur le budget de l'Etat:

Jetons commission du contrôle technique (article 3 de l'avant-projet de règlement grand-ducal):

- 5 Membres de la commission de contrôle technique,
- 5 réunions par an,
- $5 \times 5 \times 40\text{€} = 1000\text{€/an}$

**Version coordonnée de
l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement
de la circulation sur toutes les voies publiques.**

Art.2.

2. Véhicules

2.1. Véhicule: moyen de locomotion sur roues.

2.2.a) Véhicule routier:

véhicule qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses ou à la traction de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses; les machines et les véhicules à usage spécial sont assimilés aux véhicules routiers.

b) Véhicule routier neuf:

véhicule routier qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger.

c) Véhicule routier d'occasion:

véhicule routier qui a déjà été immatriculé soit au Luxembourg, soit à l'étranger.

d) Véhicule routier de fin de série:

véhicule routier faisant partie d'un stock qui ne peut être immatriculé, vendu ou mis en circulation en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques en vertu desquelles il n'a pas été réceptionné.

2.2.bis.

a) Catégorie de véhicule routier:

ensemble de véhicules routiers possédant des caractéristiques identiques de conception, pouvant inclure des types de véhicule routier différents; les ensembles de véhicules routiers répondant à une des définitions visées aux rubriques 2.4., 2.5., 2.9., 2.10., 2.11., 2.14., 2.15., 2.16., 2.18., 2.20., 2.21., 2.22., 2.26. et 2.31. du présent article sont à considérer au titre d'une catégorie de véhicules.

b) Sous-catégorie de véhicule routier:

ensemble de véhicules routiers d'une catégorie, identiques quant à des aspects techniques particuliers en relation avec leur utilisation spécifique, pouvant inclure des types de véhicule routier différents; les ensembles de véhicules routiers répondant à une des définitions visées aux rubriques 2.6., 2.7., 2.8., 2.17., 2.19., 2.24., 2.25., 2.27., 2.28., 2.29., 2.30. et 2.32. du présent article sont à considérer au titre d'une sous-catégorie de véhicules.

c) Type de véhicule routier:

les véhicules routiers d'une catégorie ou d'une sous-catégorie particulière, identiques au moins quant à leurs aspects et caractéristiques techniques essentiels; un type de véhicule routier pouvant inclure des variantes et des versions différentes.

2.3.

a) Véhicule automoteur:

véhicule pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique ou relié à un conducteur électrique, mais non lié à une voie ferrée; si un tel véhicule tombe en panne, le fait d'être mû par une force étrangère ne lui enlève pas la qualité de véhicule automoteur.

b) Véhicule automoteur hybride:

véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes embarqués différents de stockage d'énergie.

c) Véhicule automoteur électrique hybride:

véhicule hybride, qui aux fins de sa propulsion mécanique, tire son énergie des deux sources suivantes d'énergie ou d'alimentation stockée embarquées sur le véhicule:

– un combustible consommable,

– un dispositif de stockage d'énergie ou d'alimentation électrique, comme notamment une batterie, un condensateur, un volant d'inertie ou un générateur.

d) Véhicule automoteur électrique:

véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence ni au réseau électrique ni à un conducteur électrique et dont les composants et systèmes à haute tension sont reliés galvaniquement au rail haute tension de la chaîne de traction électrique du véhicule.

e) Véhicule automoteur à carburant de substitution:

véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a)-d), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE visée à la rubrique 4.2.

« f) Véhicule automoteur électrique hybride rechargeable: un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.»

3. Caractéristiques et équipements des véhicules

3.1.

a) Masse maximale d'un véhicule:

la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse maximale techniquement admissible du véhicule.

b) Masse maximale sur un essieu ou masse maximale sur un groupe d'essieux:

la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transmise au sol par l'essieu ou le groupe d'essieux du véhicule.

c) Masse maximale sur le point d'attelage d'un véhicule tractant:

la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible sur le point d'attelage du véhicule.

d) Masse maximale sur le point d'attelage d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central:

la masse déclarée par le constructeur de la remorque comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transférée par la remorque au véhicule tractant sur le point d'attelage.

e) Masse en charge maximale d'un ensemble de véhicules:

la masse déclarée par le constructeur du véhicule tractant comme la valeur maximale techniquement admissible de la somme des masses du véhicule tractant et des véhicules tractés.

f) Masse maximale autorisée d'un véhicule:

la masse maximale du véhicule à l'état chargé déclarée admissible par l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation.

g) Masse à vide en ordre de marche ou masse à vide ou masse en ordre de marche d'un véhicule:

la masse du véhicule carrossé à vide en ordre de marche avec, le cas échéant, le dispositif d'attelage, ainsi que le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90% du carburant, 100% des autres liquides, à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur, dont la masse est fixée à 75 kg, et, pour les autobus et les autocars, le convoyeur, dont la masse est fixée à 75 kg, si une place de convoyeur est prévue dans le véhicule.

h) Masse propre d'un véhicule:

la masse du véhicule sans équipage ni passagers ni chargement, mais avec le plein de carburant et l'outillage normal de bord.

i) Masse en charge d'un véhicule:

la masse effective du véhicule à l'état chargé, l'équipage et les passagers étant à bord.

j) Charge utile d'un véhicule:

la différence entre la masse maximale autorisée d'un véhicule et sa masse à vide.

k) Masse tractable d'un véhicule:

soit la masse d'une remorque à timon d'attelage ou d'une semi-remorque munie d'un avant-train attelée au véhicule, soit la masse correspondant à la charge appliquée sur les essieux d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central attelé au véhicule.

l) Masse tractable maximale d'un véhicule:

la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule.

m) Masse tractable maximale autorisée d'un véhicule:

la valeur la plus faible des valeurs suivantes:

– la masse tractable maximale du véhicule;

– la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour un véhicule homologué en tant que véhicule «hors route», 150% de la masse maximale autorisée du véhicule;

– la masse correspondant aux performances maximales du dispositif d'attelage du véhicule.

Toute masse du type «masse maximale» est fixée par le constructeur du véhicule ou de l'équipement respectif en fonction de la construction et des performances du véhicule ou de l'équipement en question. Les termes «poids total maximum autorisé», «poids propre» et «poids en charge» sont utilisés avec la même signification que les termes «masse maximale autorisée», «masse propre» et «masse en charge»; le terme «masse de remorquage» est utilisé avec la même signification que le terme «masse tractable».

3.2.

a) Face avant d'un véhicule routier:

le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité avant de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage, ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, ni, dans le cas d'une remorque ou d'un véhicule traîné, le timon d'attelage;

b) Face arrière d'un véhicule routier:

le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité arrière de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

c) Face latérale d'un véhicule routier:

le plan vertical parallèle au plan médian longitudinal du véhicule et tangent à l'extrémité latérale de sa carrosserie, y non compris les éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

d) Face supérieure d'un véhicule routier:

le plan horizontal, parallèle au plan d'appui du véhicule sur le sol et tangent à l'extrémité supérieure de sa carrosserie, y non compris, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule.

3.3.

a) Longueur d'un véhicule routier:

la distance entre la face avant et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des crochets d'attelage et des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, y compris, pour les remorques et les véhicules traînés, le timon d'attelage.

b) Largeur d'un véhicule routier:

la distance entre les deux faces latérales du véhicule, augmentée de la largeur des éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, à l'exception des rétroviseurs extérieurs et de leurs fixations.

c) Hauteur d'un véhicule routier:

la distance entre le plan d'appui du véhicule sur le sol et sa face supérieure, augmentée, le cas échéant, de la hauteur des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule.

3.4. Catadioptre: dispositif de signalisation fixé sur un véhicule et qui réfléchit la lumière émanant d'une source lumineuse étrangère au véhicule, l'observateur étant placé à proximité de cette source.

3.5.

a) Feu-route:

feu du véhicule servant à éclairer la voie publique à une grande distance en avant de ce véhicule. Le phare de longue portée est assimilé au feu-route.

b) Feu-croisement:

feu du véhicule servant à éclairer la voie publique en avant de ce véhicule sans éblouir ou gêner les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers.

c) Feu-position:

feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule.

d) Feu-stop:

feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service.

e) Feu-brouillard avant:

feu du véhicule servant à améliorer l'éclairage de la voie publique vers l'avant en cas de brouillard ou dans toute situation similaire caractérisée par une visibilité réduite. Le phare à large diffusion est

assimilé au feu-brouillard avant.

f) Feu-brouillard rouge arrière:

feu du véhicule servant en cas de brouillard épais à avertir les autres usagers qui se trouvent derrière ce véhicule.

g) Feu de marche arrière:

feu du véhicule servant à éclairer la voie publique à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière.

h) Phare mobile:

feu du véhicule servant à éclairer des objets placés dans les environs du véhicule.

i) Feu d'encombrement:

feu du véhicule servant à signaler le contour du véhicule vu de l'avant ou de l'arrière.

j) Indicateur de direction:

feu du véhicule servant soit à indiquer aux autres usagers que le conducteur a l'intention de changer de direction ou de voie de circulation ou de se remettre en mouvement, soit à indiquer le signal de détresse.

k) Signal de détresse:

dispositif permettant le fonctionnement simultané de tous les indicateurs de direction d'un véhicule aux fins de signaler un danger particulier momentané pour les usagers de la voie publique.

l) Plage éclairante:

surface apparente de sortie de la lumière émise par un feu, ou surface visible réfléchissante d'un catadioptre.

m) Feu d'angle:

feu du véhicule servant à donner un éclairage supplémentaire de la voie publique située à proximité de l'angle avant du véhicule, du côté vers lequel celui-ci tourne.

« [n\) Feu de circulation diurne : un feu vers l'avant, servant à rendre le véhicule plus facilement visible en conduite de jour.](#)»

Art .24ter.

Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers des catégories M2, M3, N et O, qui sont immatriculés pour la première fois à partir du 1er octobre 1971:

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule. Si cette prescription n'est pas remplie, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs arrière répondant aux conditions de montage ci-après:

- a) la partie inférieure du pare-chocs doit être située à moins de 70 cm du sol lorsque le véhicule est à vide; toutefois, pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2005, la prédite hauteur libre en dessous de la partie inférieure du pare-chocs ne doit pas dépasser 55 cm;
- b) à l'endroit où le pare-choc est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté de cette même largeur;
- c) le pare-chocs doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse être éloigné de plus de 60 cm du point extrême arrière du véhicule;
- d) les extrémités du pare-chocs ne peuvent pas être recourbées vers l'arrière;
- e) le pare-chocs doit être relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu;
- f) le pare-chocs doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier dont le module de résistance à la flexion est de 20 cm³.

~~[A partir du 1er février 2016, les dispositions de l'alinéa 1 s'appliquent également aux véhicules porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60 cm le point extrême arrière du véhicule.](#)~~

~~[« Par dérogation, au cas où le véhicule transporte un conteneur qui dépasse l'arrière du véhicule, les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent par rapport à l'arrière du conteneur. »](#)~~

Tout véhicule qui répond aux dispositions de la directive 70/221/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs des protections arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite, est réputé satisfaire aux prescriptions visées aux deux alinéas précédents.

Les véhicules des catégories N2 et N3, les machines et les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg, immatriculés à partir du 1er janvier 2005, doivent être munis d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant répondant aux dispositions de l'annexe II de la directive modifiée 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur.

Les véhicules des catégories N2 et N3 immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2005 doivent être construits et/ou équipés de manière à offrir aux usagers non protégés de la voie publique une protection

efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues. Cette exigence ne s'applique toutefois pas aux véhicules conçus et construits à des fins spéciales et qui, par leur fonction ou pour des raisons pratiques, ne peuvent pas être munis d'une telle protection latérale.

Les véhicules couverts par une réception CEE délivrée sur base de la directive modifiée 89/297/CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques sont réputés satisfaire aux exigences de l'alinéa précédent.

Art .24sexies.

Sans préjudice des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande directe. L'embrayage doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

Chaque roue d'un motocycle doit être équipée d'un garde-boue.

« Les modifications et transformations portées au garde-boue arrière ou à la partie arrière de la carrosserie d'un motocycle ne doivent pas présenter une gêne ou un danger pour la circulation. Au moins un de ces deux éléments doit au minimum recouvrir la partie arrière de la roue se situant entre le réservoir et la verticale de l'axe de la roue arrière.»

Le réservoir à carburant des véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles, à l'exception des motocycles avec side-car, doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant.

La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne doit, le véhicule étant à vide, être inférieur à 30 cm, à moins que des parties portantes du châssis du cadre ou de la carrosserie ne soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations. L'habitacle d'un véhicule avec carrosserie fermée doit pouvoir être aéré d'une manière suffisante. Si un tel véhicule est équipé d'un système de chauffage, celui-ci doit satisfaire aux conditions prescrites par l'article 24quater.

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical doivent avoir leurs charnières à l'avant.

Art.42bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 42, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

1. – A l'avant:

a) De deux feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule. A cette distance, «l'éclairement» de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux, doit être de 1 lux au moins.

b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. Ces feux sont considérés comme éblouissants si des rayons directs intenses sont émis au-dessus d'un plan horizontal passant par l'axe des feux ou si «l'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux et au-dessus de cette hauteur, est supérieure à 1 lux.

Toutefois, pour les feux-croisement à faisceau asymétrique, le maximum de 1 lux fixé à l'alinéa précédent peut être dépassé dans un angle de 15° sur la droite par rapport à l'axe des feux.

L'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu doit être de 1 lux au moins à une hauteur de 150 mm au-dessus de la chaussée.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Les feux-croisement peuvent être remplacés par un système adapté aux feux-route, qui permet de remplir les conditions fixées ci-dessus.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être supérieure à 400 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans

un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière.

2. – A l'arrière:

a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Pour les véhicules de l'Armée il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national.

Ces feux doivent être placés à une hauteur inférieure à 1200 mm du sol.

c) De deux catadioptrés fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire, placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent être d'un modèle agréé par le Ministre des Transports. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptrés doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptrés doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptrés ne doit dépasser 1200 mm. Les catadioptrés peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles la nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sub a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche en arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche ou jaune et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

~~Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop gauche. Si le véhicule est équipé de deux feux brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.~~

«Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 1000 mm au-dessus du sol et le bord inférieur à moins de 250 mm au-dessus du sol. Pour les véhicules de la catégorie N3G, la hauteur maximale peut être portée à 1200 mm. Dans tous les cas le feu de brouillard arrière doit se trouver à une distance supérieure à 100 mm de chacun des feux-stop. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être situé à la face arrière gauche ou au centre du véhicule. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.»

Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.

Art. 160.

1. Les conducteurs de véhicules autres que ceux sur rails doivent observer les prescriptions suivantes sur la voie publique:

a) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs autres qu'un motocycle ou un cyclomoteur de lâcher le volant simultanément des deux mains, tant que le véhicule est en mouvement.

Il est interdit aux conducteurs de motocycles et de cyclomoteurs de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales, tant que le véhicule est en mouvement.

b) Il est interdit aux conducteurs de véhicules de traîner ou de pousser des motocyclistes, des cyclomotoristes, des cyclistes ou des cycles non montés; il est interdit aux conducteurs de motocycles, de cyclomoteurs et de cycles de se faire traîner ou pousser par un véhicule.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de traîner une personne montée sur skis ou sur traîneau; il est interdit à toute personne montée sur skis ou sur traîneau de se faire traîner par un véhicule automoteur.

c) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler dans une descente en roue libre ou avec le moteur arrêté.

d) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler à deux de front, à moins qu'il n'y ait plus d'une voie de circulation dans le même sens.

e) L'usage de l'échappement libre, la mise en marche bruyante ou l'essai bruyant du moteur sont interdits.

f) Il est interdit de laisser tourner sans nécessité technique le moteur d'un véhicule immobilisé pendant un temps prolongé, à l'arrêt, en stationnement ou en parcage, même pour le faire chauffer ou faire chauffer l'habitacle du véhicule.

g) Il est interdit de faire crisser sans nécessité les pneus d'un véhicule lors du démarrage, du freinage ou lors de la négociation d'un virage.

h) Il est interdit de claquer bruyamment sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle d'un véhicule.

i) Il est interdit de charger ou de décharger bruyamment un véhicule.

j) Il est interdit de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération.

k) Il est interdit d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule, sauf en cas d'urgence.

l) Il est interdit de laver ou de faire laver un véhicule.

m) Il est interdit de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule.

n) Les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, de quadricycles légers, de tricycles, de quadricycles et de motocycles, avec ou sans side-cars, doivent porter un casque de protection homologué par un Etat membre des Communautés Européennes; ils doivent avoir fermé solidement les jugulaires du casque dès que le véhicule est en mouvement.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux:

1° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à trois roues, de quadricycles légers, de tricycles et de quadricycles, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie;

2° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à deux roues et de motocycles, avec ou sans side-cars, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie et équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité répondant aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 24quinquies et à condition pour le conducteur et les passagers d'utiliser ces ceintures conformément à l'article 160bis lorsque le véhicule est en circulation;

3° conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de quadricycles légers lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule et qu'ils circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h.

o) Le conducteur d'une charrette à bras doit tirer celle-ci au lieu de la pousser, lorsque le chargement de la charrette ne lui laisse pas une visibilité suffisante vers l'avant;

p) Il est interdit de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur.

« (2) Dans le cadre des essais scientifiques sur la voie publique avec des véhicules conçus selon des techniques nouvelles ou des principes non réglementés ou incompatibles par nature avec les dispositions des articles 2 à 54, le conducteur peut être exempté de certaines dispositions du paragraphe 1er sur autorisation à délivrer par le ministre. »

2-3. Outre les prescriptions du paragraphe 1. sous b), les conducteurs de cycles doivent observer les prescriptions suivantes:

a) Il leur est interdit de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement.

b) Il leur est interdit de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement.

c) Il leur est interdit de circuler à plus de deux de front; toutefois, les concurrents participant à une course cycliste peuvent circuler à plusieurs de front, à condition d'emprunter la moitié droite de la chaussée; ceux-ci peuvent emprunter toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle leur est réservée.

d) Ils doivent se mettre en file:

1° à l'intérieur d'une agglomération;

2° entre la tombée de la nuit et le lever du jour;

3° dans les cas visés à l'article 120;

4° dès qu'ils doivent s'attendre au dépassement ou au croisement par un véhicule automoteur.

e) Aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage qu'avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent ; aux gués pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.

f) Ils doivent mettre pied à terre en cas d'encombrement de la chaussée ou d'impossibilité de se conformer aux prescriptions du présent arrêté; ils doivent dans ce cas conduire le cycle à la main.

3-4. En cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, un véhicule automoteur peut seulement être conduit sur la voie publique avec des pneus qui présentent, selon la catégorie de véhicule concernée, soit les caractéristiques décrites respectivement au point 2.2. du Règlement ECE N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ou au point 2.2.3. du Règlement ECE N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques et qui comportent le marquage décrit au point 3.1.5. de ces mêmes Règlements (pneus M + S ou M.S. ou M & S), soit les caractéristiques décrites au point 2.11. du Règlement ECE N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et qui comportent le marquage décrit aux points 4.2.6. (pneus M + S ou M.S. ou M & S) ou 4.2.7. () de ce Règlement. Par dérogation à ce qui précède, les véhicules des catégories M2, M3,

N2 et N3 ainsi que les motor-homes dont la masse maximale autorisée dépasse 3 .500 kg, peuvent être conduits dans ces conditions météorologiques si les roues de tous les essieux moteurs sont munies de pneus répondant aux conditions précitées.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules automoteurs de la catégorie L, aux tracteurs, aux machines automotrices et, pour autant que des pneus tels que décrits à l'alinéa précédent n'existent par construction pas pour ces véhicules,

- aux véhicules spéciaux autres que les motor-homes;
- aux véhicules de l'Armée, de la Police grand-ducale, de l'administration des Douanes et Accises, de l'administration des Services de Secours ainsi que des services d'incendie et de sauvetage communaux.

