Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 6 juin 2000

relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

(JO L 203 du 10.8.2000, p. 1)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Directive 2003/26/CE de la Commission du 3 avril 2003	L 90	37	8.4.2003
►**M2**	Directive 2010/47/UE de la Commission du 5 juillet 2010	L 173	33	8.7.2010

▼B

DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 6 juin 2000

relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, points c) et d),

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) L'augmentation de la circulation routière pose à tous les États membres des problèmes de nature et d'importance similaires en matière de sécurité et d'environnement.

(2) Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, il convient que les véhicules utilitaires ne soient utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique.

(3) En vertu de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ([4]), les véhicules utilitaires sont soumis chaque année à un contrôle technique effectué par un organisme agréé.

([1]) JO C 190 du 18.6.1998, p. 10 et JO C 116 E du 26.4.2000, p. 7.
([2]) JO C 407 du 28.12.1998, p. 112.
([3]) Avis du Parlement européen du 9 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999, p. 27), confirmé le 16 septembre 1999, position commune du Conseil du 2 décembre 1999 (JO C 29 du 1.2.2000, p. 1) et décision du Parlement européen du 14 mars 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 13 avril 2000.
([4]) JO L 46 du 17.2.1997, p. 1. Directive modifiée par la directive 1999/52/CE de la Commission (JO L 142 du 5.6.1999, p. 26).

▼B

(4) L'article 4 de la directive 94/12/CE ([1]) a prévu une approche multidirectionnelle des aspects coûts/efficacité des mesures visant à réduire la pollution provoquée par les transports routiers. Le programme européen «Auto-oil I» a incorporé cette approche et fourni une évaluation objective de l'ensemble des mesures les plus rentables dans les domaines de la technologie des véhicules, de la qualité des carburants, du contrôle et de l'entretien ainsi que des mesures non techniques, afin de réduire les émissions dues aux transports routiers.

(5) Compte tenu de cette approche, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 98/70/CE ([2]) visant à améliorer la qualité des carburants et, en vue de prévoir des normes d'émissions plus strictes, la directive 98/69/CE ([3]) pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers ainsi que la directive 1999/96/CE ([4]) pour les poids lourds.

(6) La présente directive s'inscrit dans la même approche. Toutefois, il apparaît plus efficace, du point de vue de la protection de l'environnement, de ne pas procéder à ce stade au renforcement des normes relatives au contrôle technique prévues par la directive 96/96/CE, mais d'instaurer des contrôles techniques routiers pour assurer tout au long de l'année l'application de ladite directive.

(7) En effet, un contrôle technique annuel est jugé insuffisant pour garantir que les véhicules utilitaires restent conformes à la réglementation technique pendant toute l'année.

(8) La mise en œuvre efficace de contrôles techniques routiers supplémentaires et ciblés constitue une mesure importante et rentable permettant de contrôler le niveau d'entretien des véhicules utilitaires en circulation.

(9) Il convient que les contrôles techniques routiers soient effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire.

([1]) Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

([2]) Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

([3]) Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

([4]) Directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L 44 du 16.2.2000, p. 1).

▼B

(10) La méthode de sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles devrait se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus, et améliorant par là-même l'efficacité de la mise en œuvre des contrôles par les autorités, tout en réduisant au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

(11) En cas de défauts graves du véhicule contrôlé, il y a lieu de prévoir la possibilité de demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule de prendre les mesures appropriées et d'informer l'État membre demandeur des éventuelles mesures de suivi qui ont été prises.

(12) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(13) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'établissement d'une régime de contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Afin d'améliorer la sécurité routière et l'environnement, la présente directive vise à assurer un meilleur respect par les véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté de certaines des conditions techniques prévues par la directive 96/96/CE.

2. La présente directive définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté.

3. Sans préjudice de la réglementation communautaire, les dispositions de la présente directive ne réduisent en rien le droit des États membres d'effectuer des contrôles non couverts par la présente directive ainsi que de contrôler d'autres aspects du transport routier, notamment ceux relatifs aux véhicules utilitaires. Rien n'empêche, d'autre part, un État membre, dans le cadre de contrôles ne relevant pas du champ d'application de la présente directive, de contrôler les points énumérés à l'annexe I dans des lieux autres que sur la voie publique.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «véhicule utilitaire», tout véhicule à moteur appartenant aux catégories 1, 2 et 3 définies à l'annexe I de la directive 96/96/CE ainsi que ses remorques;

b) «contrôle technique routier», le contrôle de nature technique non annoncé par les autorités et donc inattendu d'un véhicule utilitaire en circulation sur le territoire d'un État membre, effectué sur la voie publique, par les autorités ou sous leur surveillance;

c) «contrôle technique», le contrôle de la conformité du véhicule à la réglementation technique tel qu'il est prévu par l'annexe II de la directive 96/96/CE.

Article 3

1. Chaque État membre met en place des contrôles techniques routiers suffisants pour atteindre les objectifs visés à l'article 1er en ce qui concerne les véhicules utilitaires relevant de la présente directive, en tenant compte du régime national appliqué à ces véhicules dans le cadre de la directive 96/96/CE.

2. Les contrôles techniques routiers sont réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Article 4

1. Le contrôle technique routier comporte soit un, soit deux, soit l'ensemble des éléments suivants:

a) une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt;

b) un contrôle du rapport de contrôle technique routier visé à l'article 5, établi récemment, ou un contrôle des documents attestant la conformité à la réglementation technique applicable au véhicule, et, en particulier, pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation dans un État membre, du document attestant que le véhicule utilitaire a été soumis au contrôle technique obligatoire, conformément à la directive 96/96/CE;

c) une inspection visant à déceler les défauts d'entretien. Cette inspection porte sur un, plusieurs ou sur la totalité des points de contrôle énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10.

2. L'inspection des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement est effectuée selon les modalités prévues à l'annexe II.

3. L'inspecteur, avant de procéder à une inspection portant sur les points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, prend en considération le dernier certificat de contrôle technique et/ou un rapport de contrôle technique routier établi récemment, éventuellement présenté(s) par le conducteur.

▼B

L'inspecteur peut aussi prendre en considération tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, présenté, le cas échéant, par le conducteur.

Lorsque ces certificats et/ou le rapport susvisés fournissent la preuve qu'une inspection a déjà été effectuée au cours des trois derniers mois sur un des points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, ce point n'est pas contrôlé de nouveau, sauf dans le cas où cela serait justifié notamment à cause d'une défectuosité et/ou non-conformité manifeste.

Article 5

1. Le rapport de contrôle technique routier concernant l'inspection visée à l'article 4, paragraphe 1, point c), est établi par l'autorité ou l'inspecteur qui l'a effectuée. Le modèle de ce rapport figure à l'annexe I et comporte au point 10 une liste des points faisant l'objet du contrôle. L'autorité ou l'inspecteur coche les cases correspondantes. Le rapport doit être remis au conducteur du véhicule utilitaire.

2. Si l'autorité ou l'inspecteur estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule utilitaire peut poser un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre, conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE.

L'utilisation de ce véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés, s'il devient évident que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, soit lors du contrôle technique routier visé à l'article 4, paragraphe 1, soit, lors du contrôle plus élaboré visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Article 6

Les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, avant le 31 mars, les données collectées relatives aux deux années précédentes concernant le nombre de véhicules utilitaires contrôlés, classés par catégories conformément à l'annexe I, point 6, et par pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés, sur la base de l'annexe I, point 10.

La première transmission des données couvrira la période de deux années commençant le 1er janvier 2003.

La Commission communique ces informations au Parlement européen.

Article 7

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application de la présente directive. Il se communiquent notamment les noms du (des) service(s) compétent(s) pour réaliser les contrôles ainsi que des personnes servant de point de contact.

▼B

2. Les défauts graves d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux ayant engendré la suspension de son utilisation, doivent être signalés aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule sur la base du modèle de rapport de contrôle figurant à l'annexe I, sans préjudice de poursuites conformément à la législation applicable dans l'État membre où le défaut a été constaté.

Sans préjudice de l'article 5, les autorités compétentes de l'État membre où un défaut grave a été constaté concernant un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule que des mesures appropriées soient prises à l'encontre du contrevenant, par exemple la soumission du véhicule à un nouveau contrôle technique.

Les autorités auxquelles cette demande a été faite communiquent aux autorités compétentes de l'État membre où les défauts du véhicule utilitaire ont été constatés, les mesures prises, le cas échéant, à l'encontre du contrevenant.

Article 8

Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation de l'annexe I ou pour l'adaptation au progrès technique des normes techniques définies à l'annexe II sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

Ces modifications ne doivent toutefois pas entraîner l'élargissement du champ d'application de la présente directive.

Article 9

1. La Commission est assistée par le «comité pour l'adaptation au progrès technique» institué par l'article 8 de la directive 96/96/CE.

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

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement de procédure.

Article 10

Les États membres établissent un régime de sanctions applicable lorsque le conducteur ou l'entrepreneur ne respecte pas les exigences techniques contrôlées sur la base de la présente directive.

Ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'exécution de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

▼B

Article 11

La Commission présente au Conseil, au plus tard un an après avoir reçu des États membres les données visées à l'article 6, un rapport sur l'application de la présente directive accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1er janvier 2003.

Article 12

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 10 août 20022002. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

Article 13

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼**M2**

ANNEXE I

(recto)

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

1. Lieu du contrôle .....

2. Date .....

3. Heure .....

4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule .....

5. Numéro d'identification du véhicule (NIV) .....

6. Catégorie de véhicule

   a) ☐N2 [a] (3,5 à 12 t)

   b) ☐N3 [a] (plus de 12 t)

   c) ☐O3 [a] (3,5 à 10 t)

   d) ☐O4 [a] (plus de 10 t)

   e) ☐M2 [a] [> 9 sièges [b] jusqu'à 5 t]

   f) ☐M3 [a] [> 9 sièges[b] jusqu'à 5 t]

   g) ☐Autre catégorie de véhicule (article 1er, paragraphe 3)

7. Entreprise effectuant le transport

   a) Nom et adresse .....

   .....

   b) Numéro de la licence communautaire [c] [règlement (CE) nº 1072/2009] .....

8. Nationalité du conducteur .....

9. Nom du conducteur .....

10. Liste des points à contrôler .....

	Vérifié [d]	Non vérifié	Défaut [e]
0) identification [f]	☐	☐	☐
1) dispositif de freinage	☐	☐	☐
2) direction [f]	☐	☐	☐
3) visibilité [f]	☐	☐	☐
4) équipement d'éclairage et système électrique [f]	☐	☐	☐
5) essieux, roues, pneus, suspension [f]	☐	☐	☐
6) châssis et accessoires du châssis [f]	☐	☐	☐
7) autre équipement, y compris tachygraphe [f] et dispositif de limitation de vitesse	☐	☐	☐
8) nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile	☐	☐	☐

▼**M2**

11. Résultats de l'inspection

    Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défauts graves ☐

12. Divers/remarques: ....

13. Autorité/Agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

    Signature:

Autorité/agent ou inspecteur chargé des essais	Conducteur
.....	.....

Notes:

(a) Catégorie de véhicule conformément à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

(b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).

(c) S'il est connu.

(d) «vérifié» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié.

(e) Les défauts sont indiqués au verso.

(f) Méthodes d'essai et lignes directrices pour l'appréciation des défauts conformément à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE.

▼M2

(verso)

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

▼M2

ANNEXE II

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

1. Équipements de freinage

8. Nuisances

1. INTRODUCTION

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

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

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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

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

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

▼M2

Point		Méthode	Anomalies
			d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.
1.1.4.	Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Vérification fonctionnelle.	Mauvais fonctionnement, ou manomètre du signal avertisseur défectueux.
1.1.5.	Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6.	Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Verrouillage insuffisant. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.
1.1.7.	Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur. c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. d) Fuite de liquide hydraulique.
1.1.8.	Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter tous les accouplements de freins entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. c) Étanchéité insuffisante. d) Ne sont pas raccordées à l'endroit requis ou sont mal raccordées. e) Ne fonctionnent pas correctement.
1.1.9.	Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité du réservoir. b) Purgeur inopérant. c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.

▼M2

Point	Méthode	Anomalies
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche. c) Fixation insuffisante du maître-cylindre. d) Niveau insuffisant du liquide de frein. e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant. f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux. g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées.
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords. d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de garnitures ou de plaquettes.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive des tambours ou disques, corrosion, rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité. b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de tambour ou de disque. d) Plateau mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Câbles endommagés ou flambage. b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. d) Fixation des câbles défectueuse.

▼M2

Point	Méthode	Anomalies
		e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Actionneur fissuré ou endommagé. b) Fuite au niveau de l'actionneur. c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur. e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. f) Absence de capuchon antipoussière ou capuchon fortement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	a) Timonerie défectueuse. b) Timonerie mal ajustée. c) Valve grippée ou inopérante. d) Valve manquante. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ([a])
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Régleurs endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés. b) Régleur défectueux. c) Régleur mal installé ou mal replacé.
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnecter l'accouplement à frein entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) Autres dispositifs du système (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) endommagés extérieurement ou excessivement corrodés au point que cela compromet le fonctionnement du système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel trop importante. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Réparation ou modification inappropriée de tout élément.

▼M2

Point		Méthode	Anomalies
1.1.22.	Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes. b) Endommagées, inutilisables ou présentant un défaut d'étanchéité.
1.2.	Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1	Performance **(E)**	Essai sur une machine d'essai de frein statique; actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. c) Freinage non modérable (blocage). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Variations trop importantes de la puissance de freinage durant chaque tour de roue.
1.2.2.	Efficacité **(E)**	Essai sur une machine d'essai de frein statique en tenant compte du poids du véhicule présenté.	a) Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes: b) Catégories M_1, M_2 et M_3 – 50 % (1)/ c) Catégorie N_1 – 45 % d) Catégorie N_2 and N_3 – 43 % (2) e) Catégories O_2, O_3 et O_4 – 40 % (3)
1.3.	Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1.	Performances **(E)**	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue sur le même essieu. c) Freinage non modérable (blocage).
1.3.2.	Efficacité **(E)**	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (4) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu.
1.4.	Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1.	Performances **(E)**	Appliquer le frein sur une machine d'essai de frein statique.	Frein ne fonctionnant pas sur une ou plusieurs roues.
1.4.2.	Efficacité **(E)**	Essai sur une machine d'essai de frein statique en tenant compte du poids du véhicule présenté.	Ne donne pas au moins pour tous les véhicules un coefficient de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.

▼M2

Point	Méthode	Anomalies
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) Freinage non modérable (non applicable au frein sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Dispositif antiblocage	Contrôle visuel du dispositif avertisseur.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur. b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.
8. **NUISANCES**		
8.2. Émissions d'échappement		
8.2.1 Émissions des moteurs à essence		
8.2.1.1. Équi-pement de régulation des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.1.2. Gaz d'échappement **(E)**	Mesure au moyen d'un analyseur des gaz d'échappement conformément aux exigences ([a]). Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD), le bon fonctionnement du système de régulation des émissions peut aussi être contrôlé en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD au lieu de mesurer les émissions en laissant le moteur tourner au ralenti, conformément aux recommandations du constructeur sur le conditionnement du moteur et autres exigences ([h]) et compte tenu des tolérances adéquates. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	a) Soit les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; b) soit, si cette information fait défaut, les émissions de CO dépassent 1) pour les véhicules non contrôlés par un système de régulation perfectionné, — 4,5 %, ou — 3.5 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences ([a]). 2) pour les véhicules contrôlés par un système de régulation perfectionné, — moteur tournant au ralenti: 0.5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0.3 % ou — moteur tournant au ralenti: 0.3 % ([5]) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0.2 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences ([a]).

▼M2

Point	Méthode	Anomalies
		c) Lambda en dehors de la gamme des valeurs 1 ± 0,03 ou selon les spécifications du constructeur. d) Relevé de l'OBD indiquant un défaut de fonctionnement important. e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.
8.2.2 Émissions des moteurs diesel		
8.2.2.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité **(E)**	a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. b) Mise en condition du véhicule: 1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; 2. Exigences concernant la mise en condition: i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement.	a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ([a]), l'opacité excède le niveau enregistré sur la plaque de constructeur apposée sur le véhicule; b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ([a]) n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence, — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m^{-1}, — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m^{-1}, ou, pour les véhicules visés dans les exigences ([a]) ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ([h]), — 1,5 m^{-1} ([6]). c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.

▼M2

Point	Méthode	Anomalies
	ii) Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent. c) Procédure d'essai: 1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz; 2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection; 3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3; 4. les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.	

▼M2

Point	Méthode	Anomalies
	5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge, et compte tenu des tolérances appropriées, sont largement inférieures aux valeurs limites. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	

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

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

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

(4) 2,2 m/s^2 pour les véhicules des catégories N_1, N_2 et N_3.

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

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

NOTES:

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