



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 08.09.1995
COM(95) 415 final

95/0226 (SYN)

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL CONCERNANT
LE RAPPROCHEMENT DES LEGISLATIONS DES ETATS MEMBRES
RELATIVES AU CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES
A MOTEUR ET DE LEURS REMORQUES**

(Codification constitutive avec modifications)

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

A. GENERALITES

1. La directive 77/143/CEE¹ du Conseil, modifiée en dernier lieu par la directive 94/23/CE² de la Commission, porte sur le contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (autobus, autocars, poids lourds, remorques, semi-remorques, taxis, ambulances, véhicules utilitaires légers et voitures particulières). Elle prévoit la fréquence des essais et les points qui doivent être contrôlés.
2. L'installation et l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur ont été rendues obligatoires par la directive 92/6/CEE³ du Conseil.
3. L'objectif de la présente proposition est de modifier la directive 77/143/CEE :
 - pour y inclure le contrôle efficace et régulier des limiteurs de vitesse installés sur certaines catégories de poids lourds et d'autobus⁴ de manière à garantir que la vitesse maximale harmonisée sur laquelle les limiteurs de vitesse ont été réglés ne peut pas être dépassée et que ces derniers fonctionnent convenablement;
 - pour éclaircir la situation en ce qui concerne les véhicules revêtant un intérêt historique. Bien que ces véhicules relèvent des dispositions de l'article 2, paragraphe 3 de la directive 77/143/CEE, le droit des Etats membres d'établir leurs propres exigences doit être reconnu pour toutes les normes et pas seulement pour l'efficacité du freinage;
 - pour transférer la catégorie 4 (taxis et ambulances) de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6) dans l'annexe II.

Dans le même temps, il convient de profiter de l'occasion pour codifier⁵ le texte de la directive 77/143/CEE qui a été fréquemment modifié.

Pour cette raison, la version codifiée officielle sera constituée par un texte unique reprenant toutes les modifications.

¹ JO n° L 47 du 18.2.1977, p. 47.

² JO n° L 147 du 14.6.1994, p. 6.

³ JO n° L 57 du 2.3.1992, p. 27.

⁴ Inclus dans le programme législatif de la Commission (point 215) pour 1994.

⁵ Inclus dans le programme législatif de la Commission (Annexe II) pour 1994.

B. JUSTIFICATION D'UNE ACTION AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

I. Subsidiarité

- (a) **Quels sont les principaux objectifs de l'action proposée par rapport aux obligations communautaires ?**

Une législation communautaire est nécessaire pour :

- assurer le contrôle des limiteurs de vitesse dont l'installation et l'utilisation sont obligatoires depuis le 1er janvier 1994 pour les camions de plus de 12 tonnes ainsi que pour les autobus et autocars de plus de 10 tonnes;
- faire en sorte que les véhicules soient contrôlés et entretenus de manière à garantir la sécurité routière;
- éviter les distorsions de concurrence entre les transporteurs dues à des différences au niveau des contrôles techniques dans les Etats membres.

Il est par ailleurs nécessaire d'éclaircir la situation au point de vue juridique en remplaçant la directive 77/143/CEE relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, très souvent modifiée, par un texte unique codifié.

- (b) **Est-ce que l'activité prévue relève uniquement de la compétence de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les Etats membres ?**

La compétence est partagée étant donné qu'il s'agit d'une mesure d'harmonisation technique fondée sur l'article 75, paragraphe 1(c) du Traité.

- (c) **Quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien d'Etats membres sont concernés et quelles solutions ont été utilisées jusqu'ici) ?**

En l'absence de normes communes devant être appliquées par les Etats membres, les limiteurs de vitesse ne sont pas contrôlés ou ne sont contrôlés que sur la base de normes nationales qui varient forcément d'un Etat membre à l'autre. Il existe donc une incertitude quant à la conformité aux normes de sécurité et un risque d'inégalité de traitement entre les transporteurs.

- (d) **Quelle est la solution la plus efficace compte tenu des moyens disponibles dans la Communauté et dans les Etats membres ?**

Voir points B (f) et (g) ci-dessous.

- (e) **Quelle est la valeur ajoutée réelle de l'activité proposée par la Communauté et quel serait le coût de l'inaction ?**

Comme indiqué au point B (c), en l'absence de normes communes, il y aurait des incertitudes quant à la conformité aux normes de sécurité et des risques d'inégalité de traitement entre les transporteurs.

Chaque Etat membre serait libre de décider d'appliquer ou non ses propres critères en matière de contrôle technique, ce qui déboucherait sur des entraves à la libre circulation des véhicules concernés.

Par ailleurs, pour être efficace, la réglementation communautaire existante en matière de contrôle technique doit être modifiée.

- (f) **Quelles sont les possibilités d'action de la Communauté (recommandation, aide financière, règlement, reconnaissance mutuelle, etc.) ?**

&

- (g) **Est-il nécessaire de prévoir une réglementation uniforme ou suffit-il d'adopter une directive prévoyant des objectifs généraux, laissant aux Etats membres le choix des modalités d'application ?**

Un instrument contraignant est essentiel pour parachever la législation communautaire actuelle et garantir le même niveau de sécurité et de qualité environnementale dans tous les Etats membres.

L'instrument le plus approprié serait une directive modifiant la directive de base.

II. Raisons pour la codification

Dans le contexte de la simplification et de la transparence du droit communautaire, le Parlement, la Commission et le Conseil confrontés à un trop grand nombre de dispositions ayant été à leur tour modifiées plusieurs fois et souvent de façon substantielle, avaient unanimement reconnu la nécessité de suivre une certaine méthode de travail qui, par le biais de la codification législative, aboutirait à une clarté et à une transparence accrue.

La Commission, par sa décision du 1er avril 1987, a donné instruction à ses services de procéder à la codification constitutive des actes juridiques au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agit là d'une règle minimale car, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devraient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles plus brefs.

La proposition annexée de la Commission en vue d'une codification de la directive du Conseil est une refonte en un texte unique de la directive 77/143/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que ses modifications ultérieures :

- directive 88/449/CEE du Conseil
- directive 91/225/CEE du Conseil
- directive 91/328/CEE du Conseil
- directive 92/54/CEE du Conseil
- directive 92/55/CEE du Conseil
- directive 94/23/CE de la Commission.

Ce texte a été rédigé conformément aux principes fondamentaux adoptés par le Conseil, le Parlement et la Commission en 1974; il vise à une codification législative : les directives existantes seront remplacées par une nouvelle version qui ne les modifie pas quant au fond mais qui les assemble en un seul texte moyennant les modifications formelles requises par cette opération.

Le texte est un assemblage des directives originales publiées au Journal officiel : la présentation typographique permet d'identifier immédiatement les améliorations apportées au libellé. L'ancienne numérotation des articles est donnée dans la marge par souci de clarté, la nouvelle numérotation figure au-dessus des articles.

L'annexe IV contient un tableau de corrélation entre le nouveau et l'ancien système. Afin de préserver les dates de transposition et de mise en oeuvre de toutes les directives concernées, une nouvelle annexe III, partie B indique les dates limites de transposition et de mise en oeuvre de chacune des directives abrogées.

C. CHAMP D'APPLICATION DE LA PROPOSITION

Comme mentionné au point A, il convient de codifier la législation pour en faire une seule directive transparente.

En outre, les limiteurs de vitesse doivent être inclus le plus rapidement possible dans la liste des points qui doivent être contrôlés au cours du contrôle technique annuel.

Par ailleurs, il est nécessaire d'éclaircir la situation en ce qui concerne les véhicules revêtant un intérêt historique.

Enfin, en ce qui concerne les taxis et les ambulances (catégorie 4), étant donné que les exigences techniques - et par conséquent les points à contrôler - sont les mêmes que pour les voitures particulières, on a profité de l'occasion pour transférer la catégorie 4 de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6) à l'annexe II.

L'objectif de la proposition de nouvelle directive est, par conséquent, de répondre à ces préoccupations.

D. CONTENU DE LA PROPOSITION

Comme indiqué au point A, la proposition est à la fois une codification des directives existantes et une extension de leur champ d'application.

Les articles ou sections suivants (qui figurent en caractères italiques dans la proposition) sont modifiés ou nouveaux et modifieront la situation actuelle comme suit :

L'article 4, paragraphe 3 donne aux Etats membres le droit de fixer leurs propres normes de contrôle pour tous les aspects des véhicules revêtant un intérêt historique (et pas seulement pour l'efficacité de freinage).

L'article 11 prévoit la date d'entrée en vigueur des modifications ainsi que l'inclusion des limiteurs de vitesse dans la liste des points qui doivent être contrôlés (les dates limites des directives remplacées sont maintenues).

L'annexe II transfère la catégorie 4 (taxis et ambulances) de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6).

L'annexe II, sous-paragraphe 7.9 qui concerne "la présence d'un tachygraphe et l'intégrité des sceaux" doit être étendu étant donné que les limiteurs de vitesse sont généralement activés par l'équipement CE (tachygraphe) installé sur les véhicules.

L'annexe II, sous-paragraphe 7.10 intitulé "limiteurs de vitesse" est ajouté et comprend trois tirets.

Les articles ou annexes suivants sont nouveaux mais portent exclusivement sur la codification du texte :

L'article 10 abroge l'ancienne directive;

L'annexe III cite les directives abrogées et celles qui sont toujours applicables;

L'annexe IV établit une corrélation entre la nouvelle directive et les textes antérieurs qui la constituent.

E. IMPACT SUR LES ENTREPRISES

L'adoption de mesures imposant le contrôle régulier des limiteurs de vitesse n'aura d'effets ni sur l'emploi ni sur le coût du contrôle technique du véhicule. Ces mesures ne créeront pas non plus de nouvelles entreprises. En revanche, la proposition harmonisera les conditions de concurrence en normalisant le type de contrôle à appliquer.

F. INTERET POUR L'EEE

Conformément à l'article 99 de l'accord EEE, les pays de l'AELE ont été consultés et ont donné leur accord de principe sur cette proposition.

G. CONSULTATION

Liste des organisations qui ont été consultées à propos de la proposition.

- Toutes les autorités des Etats membres chargées du contrôle technique
- Certains pays de l'AELE
- Les organismes agréés pour le contrôle technique des véhicules (CITA, DEKRA, TÜV)
- Les principaux organismes de contrôle privés
- Les associations internationales représentant l'industrie automobile (ACEA)
- L'association européenne des fournisseurs d'outillages de garage
- Les organisations représentant le commerce et la réparation de véhicules automobiles (Cecra, Clepa, Groeneveld Transport Efficiency, Mannesmann Kienzle)
- L'association internationale représentant tous les utilisateurs de véhicules (IRU).

Proposition de directive du Conseil
concernant le rapprochement des législations des Etats membres
relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission¹,

en coopération avec le Parlement européen²,

vu l'avis de Comité économique et social³,

<i>considérant que la directive 77/143/CEE du Conseil, du 29 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques⁴ a été considérablement modifiée à plusieurs reprises; qu'à l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à une refonte desdites directives en les rassemblant en un seul texte;</i>	
--	--

¹ JO n° C.

² JO n° C.

³ JO n° C.

⁴ JO n° L 47 du 18.2.1977, p. 47. La directive a été modifiée en dernier lieu par la directive 94/23/CE (JO n° L 147 du 14.6.1994, p. 6).

<p>considérant que, <i>dans le cadre de la politique commune des transports</i>, la circulation de certains véhicules dans l'espace communautaire doit avoir lieu dans les meilleures conditions aussi bien sur le plan de la sécurité que sur celui de concurrence entre transporteurs des divers Etats membres;</p>	<p>Premier considérant Directive 77/143/CEE (modifié)</p>
<p>considérant que l'accroissement de la circulation routière et l'augmentation des dangers et des nuisances qui en résultent posent à tous les Etats membres des problèmes de sécurité de nature et de gravité analogues;</p>	<p>Deuxième considérant Directive 77/143/CEE</p>
<p>considérant que les normes et les méthodes actuelles de contrôle varient d'un Etat membre à l'autre et que cette situation affecte l'équivalence du niveau de sécurité et de qualité écologique des véhicules contrôlés circulant dans les Etats membres; que, en outre, cette situation est de nature à influencer sur les conditions de concurrence entre transporteurs des divers Etats membres;</p>	<p>Troisième considérant Directive 91/225/CEE</p>
<p>considérant qu'il en résulte la nécessité d'harmoniser autant que possible la périodicité de ces contrôles et les points de contrôle obligatoires</p>	<p>Quatrième considérant Directive 77/143/CEE</p>
<p>considérant que le contrôle à effectuer durant le cycle d'utilisation du véhicule devrait être relativement simple, rapide et peu coûteux;</p>	<p>Septième considérant Directive 92/55/CEE</p>
<p>considérant qu'il convient donc de définir des normes et des méthodes minimales communautaires pour le contrôle technique des points énumérés à l'annexe II par le biais de directives particulières arrêtées par le Conseil;</p>	<p>Quatrième considérant Directive 91/225/CEE</p>
<p>considérant qu'à titre transitoire, les normes nationales restent d'application en ce qui concerne les points qui n'ont pas fait l'objet de directives particulières;</p>	<p>Cinquième considérant Directive 91/225/CEE</p>

considérant qu'il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement au progrès technique les normes et les méthodes fixées dans les directives particulières et, afin de faciliter la mise en oeuvre des mesures requises à cet effet, d'instaurer une procédure de collaboration étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité pour l'adaptation du contrôle technique au progrès technique; _____

Sixième considérant
Directive 91/225/CEE
(première phrase)

<p>considérant que, en ce qui concerne les systèmes de freinage, il serait prématuré de fixer des normes relatives _____ au réglage de la pression pneumatique, au temps de remplissage du compresseur, etc., vu la variété des équipements et des méthodes d'essai dans la Communauté; _____</p>	<p>Septième considérant Directive 92/54/CEE (modifié)</p>
<p>considérant qu'il est envisagé d'apporter d'autres modifications à la présente directive de manière à harmoniser et à améliorer la méthode de contrôle;</p>	<p>Huitième considérant Directive 94/23/CE</p>
<p>considérant que, dans l'attente d'une harmonisation des procédures et des pratiques d'essai, les Etats membres peuvent recourir à la procédure d'essai qui leur paraît adéquate pour vérifier si le véhicule en question satisfait aux prescriptions en matière de freinage;</p>	<p>Cinquième considérant Directive 94/23/CE</p>
<p>considérant que toutes les parties concernées par le contrôle technique des véhicules reconnaissent que la méthode utilisée pour ce contrôle, et en particulier l'état de chargement du véhicule lors des contrôles, influence le jugement que les agents chargés du contrôle portent sur la fiabilité du système de freinage;</p>	<p>Sixième considérant Directive 94/23/CE</p>
<p>considérant que la fixation des normes de référence de la puissance de freinage adaptées en fonction de l'état de chargement du véhicule permet de mieux étayer ce jugement et que la présente directive autorise ce type de contrôle, en lieu et place du contrôle des normes d'efficacité minimales fixées pour chaque catégorie;</p>	<p>Septième considérant Directive 94/23/CE</p>

<p>considérant que, <i>en ce qui concerne les systèmes de freinage</i>, la présente directive couvre principalement les véhicules ayant été homologués conformément aux dispositions de la directive 71/320/CEE⁵; que certains types de véhicule ont cependant été homologués en vertu de normes nationales pouvant s'écarter de la présente directive;</p>	<p>Neuvième considérant Directive 94/23/CE (première phrase)</p>
<p>considérant que les Etats membres peuvent étendre le contrôle des freins à des catégories de véhicules ou à des points non couverts par la présente directive;</p>	<p>Huitième considérant Directive 92/54/CEE</p>

⁵ *Directive du Conseil du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO n° L 202 du 6.9.1971, p. 37). Modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE (JO n° L 233 du 22.8.1991, p. 21).*

<p>considérant que les Etats membres peuvent instaurer des contrôles plus sévères ou plus fréquents <i>en ce qui concerne les systèmes de freinage</i>;</p>	<p>Neuvième considérant Directive 92/54/CEE</p>
<p>considérant que la présente directive vise à maintenir les émissions à un niveau modéré pendant toute la durée de vie du véhicule en soumettant ces émissions à un contrôle régulier et à assurer que les gros pollueurs soient retirés de la circulation tant qu'ils ne présentent pas un état d'entretien correct;</p>	<p>Troisième considérant Directive 92/55/CEE</p>
<p>considérant qu'un mauvais réglage et un entretien insuffisant du moteur sont préjudiciables non seulement au moteur mais aussi à l'environnement parce qu'ils augmentent la pollution et la consommation de carburant;</p> <p>considérant qu'il est important de développer des transports respectueux de l'environnement;</p>	<p>Huitième et neuvième considérants Directive 92/55/CEE</p>
<p>considérant que, pour les moteurs à allumage par compression (moteurs diesel), la mesure de l'opacité des fumées est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;</p>	<p>Dixième considérant Directive 92/55/CEE</p>
<p>considérant que, pour les moteurs à allumage commandé (moteurs essence), la mesure des émissions de monoxyde de carbone à la sortie du tuyau d'échappement, moteur tournant au ralenti, est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;</p>	<p>Onzième considérant Directive 92/55/CEE</p>
<p>considérant que le pourcentage de véhicules refusés, à l'occasion du contrôle des émissions, risque d'être élevé pour les véhicules qui ne sont pas soumis à un entretien régulier;</p>	<p>Douzième considérant Directive 92/55/CEE</p>

<p>considérant que, pour les véhicules à moteur à essence dont les normes de réception prescrivent qu'ils soient équipés de systèmes perfectionnés de régulation des émissions tels que les catalyseurs à trois voies à sonde lambda, les normes de contrôle périodique des émissions seront plus sévères que pour les véhicules conventionnels;</p>	<p>Treizième considérant Directive 92/55/CEE</p>
--	--

<p>considérant que les Etats membres peuvent fixer leurs propres normes de contrôle _____ pour les véhicules présentant un intérêt historique; que cette faculté ainsi laissée aux Etats membres de fixer leurs propres normes pour les véhicules historiques ne doit pas déboucher sur l'adoption de normes plus sévères que celles en fonction desquelles le véhicule a été conçu;</p>	<p>Neuvième considérant (dernière phrase) (modifié) et dixième considérant Directive 94/23/CE</p>
<p>considérant que la présente directive sera progressivement adaptée afin de tenir compte des progrès réalisés sur le plan de la construction des véhicules, qui facilitent le contrôle en cours d'exploitation, et des méthodes d'essai, qui seront plus proches des conditions d'utilisation réelles du véhicule;</p>	<p>Quatorzième considérant Directive 92/55/CEE</p>
<p><i>considérant que la directive 92/6/CEE⁶ exige l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;</i></p>	
<p><i>considérant que les limiteurs de vitesse doivent être inclus aussi rapidement que possible dans la liste des points à contrôler annuellement lors du contrôle technique de manière à garantir dans toute la mesure du possible que la vitesse maximale harmonisée sur laquelle le limiteur de vitesse sur un véhicule donné est réglé ne peut pas être dépassée;</i></p>	
<p><i>considérant qu'à l'heure actuelle le contrôle du bon fonctionnement du limiteur de vitesse relève de la compétence des Etats membres qui doivent déterminer quels sont les moyens les plus appropriés pour ce faire; qu'il est prévu d'harmoniser les procédures d'essai et les normes en temps opportun;</i></p>	

⁶ Directive du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO n° L 57 du 2.3.1992, p. 27).

<p><i>considérant que la Commission évaluera le contrôle en cours d'exploitation du bon fonctionnement du limiteur de vitesse et présentera un rapport au Conseil; que si cela apparaît nécessaire, les conclusions de ce rapport constitueront la base de toute proposition ultérieure concernant les exigences à imposer aux limiteurs de vitesse, lors du contrôle technique;</i></p>	
--	--

<p><i>considérant que les exigences techniques relatives aux taxis et aux ambulances sont similaires à celles qui s'appliquent aux voitures particulières; que les points à contrôler peuvent être similaires, même si la fréquence du contrôle diffère;</i></p>	
<p><i>considérant que, vu les effets de cette action sur le secteur en question et le principe de subsidiarité, les mesures communautaires prévues par la présente directive sont nécessaires pour atteindre l'objectif d'harmonisation de la réglementation en matière de contrôle technique, pour empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus; que ces objectifs ne peuvent pas être complètement atteints par les Etats membres individuellement;</i></p>	
<p><i>considérant que la présente directive ne doit modifier en rien les obligations des Etats membres concernant les délais de transposition en droit national et de mise en oeuvre indiqués dans les annexes III, partie B,</i></p>	

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

CHAPITRE I

Dispositions générales

Article premier

1. Dans chaque Etat membre, les véhicules à moteur immatriculés dans cet Etat, ainsi que leurs remorques et semi-remorques, doivent être soumis à un contrôle technique périodique, conformément à la présente directive et à ses annexes <i>I et II</i> .	Article premier 77/143/CEE
2. Les catégories de véhicules à contrôler, la périodicité du contrôle technique et les points de contrôle obligatoires sont indiqués aux annexes I et II.	Article 2, paragraphe 1 77/143/CEE

Article 2

Le contrôle technique, au sens de la présente directive, doit être effectué par l'Etat ou par des organismes ou établissements désignés par lui et agissant sous sa surveillance directe.	Article 4 77/143/CEE
---	-------------------------

Article 3

1. Les Etats membres prennent les mesures qu'ils estiment nécessaires pour qu'il puisse être prouvé que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive.	Article 5, paragraphe 1 77/143/CEE
Ces mesures sont communiquées aux États membres et à la Commission	Article 5, paragraphe 2 77/143/CEE

<p>2. Chaque Etat membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre Etat membre de ce qu'un véhicule à moteur immatriculé dans ce dernier ainsi que sa remorque ou semi-remorque ont passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive, au même titre que s'il avait délivré lui-même cette preuve.</p>	<p>Article 5, paragraphe 3 77/143/CEE</p>
<p>3. Les Etats membres appliquent les procédures appropriées pour assurer, dans la mesure du possible, que les performances de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire satisfassent aux prescriptions de la ————— <i>présente directive.</i></p>	<p>Article 2 94/23/CE</p>

CHAPITRE II

Exceptions et dérogations

Article 4

1.	Les Etats membres ont la faculté d'exclure du champ d'application de la présente directive les véhicules des forces armées et de l'ordre public.	Article 2, paragraphe 2 77/143/CEE
2.	Les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure du champ d'application de la présente directive ou soumettre à des dispositions spéciales certains véhicules qui sont exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles ainsi que des véhicules qui n'utilisent pas ou presque pas les voies publiques ou qui sont temporairement retirés de la circulation.	Article 2, paragraphe 3 77/143/CEE
3.	En ce qui concerne les véhicules présentant un intérêt historique, les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, établir leurs propres normes de contrôle _____ .	Article 4 94/23/CE (modifié)

Article 5

<p>Nonobstant les dispositions des annexes I et II, les Etats membres peuvent :</p> <ul style="list-style-type: none">- avancer la date du premier contrôle technique obligatoire et, le cas échéant, soumettre le véhicule à un contrôle préalable à son immatriculation,- raccourcir l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,- rendre obligatoire le contrôle technique de l'équipement facultatif,- augmenter le nombre des points à contrôler,- étendre l'obligation du contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules,- prescrire des contrôles spéciaux additionnels,	<p>Article 3 77/143/CEE</p>
<p>_____</p> <ul style="list-style-type: none">- imposer aux systèmes de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire des normes minimales d'efficacité plus sévères que celles indiquées à l'annexe II et inclure un contrôle des véhicules sous des charges plus élevées, à condition que ces normes n'excèdent pas celles appliquées lors de la réception par type initiale.	<p>Article 3 94/23/CE</p>

Article 6

<p>1. Par dérogation aux dispositions des annexes I et II et jusqu'à la date limite du _____ 1er janvier 1993, les Etats membres peuvent :</p> <ul style="list-style-type: none">- reculer la date du premier contrôle technique obligatoire,- étendre l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,- réduire le nombre des points à contrôler,- modifier les catégories de véhicules soumis au contrôle technique obligatoire, <p>à condition que tous les <i>véhicules commerciaux légers visés au point 5 de l'annexe I</i> soient soumis à l'obligation de subir un contrôle technique conforme aux dispositions de la présente directive avant cette date.</p> <p>Toutefois, dans les Etats membres où il n'existait pas de système de contrôle technique <i>comparable à celui visé par la présente directive</i> pour cette catégorie de véhicules <i>au 26 juillet 1988</i>, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1er janvier 1995.</p>	<p>Article 7, paragraphe 1 77/143/CEE</p> <p style="text-align: center;">&</p> <p>Article 1, paragraphe 1 88/449/CEE</p> <p>(⇒ Article 7, paragraphe 2 77/143/CEE)</p>
---	--

<p>2. En ce qui concerne les _____ <i>véhicules particuliers</i> visés au paragraphe 6 de l'annexe I, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1er janvier 1994.</p> <p>Toutefois, dans les Etats membres où, au 31 décembre 1991, il n'existait pas de système de contrôle technique périodique pour cette catégorie de véhicules comparable à celui visé par la présente directive, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1er janvier 1998.</p>	<p>Article 1, paragraphe 1 91/328/CEE</p> <p>(⇒ Article 7, paragraphe 3 77/143/CEE)</p>
--	---

CHAPITRE III

Dispositions finales

Article 7

1. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, adopte les directives particulières nécessaires pour définir les normes et les méthodes minimales concernant le contrôle des points énumérés à l'annexe II.	Article 1 91/225/CEE (⇒ Article 5a, paragraphe 1, 77/143/CEE)
2. Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation au progrès technique des normes et des méthodes définies par des directives particulières sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 8.	Article 1 91/225/CEE (⇒ Article 5a, paragraphe 2 77/143/CEE)

Article 8

1. La Commission est assistée par un comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique ————— des véhicules à <i>moteur et de leurs remorques</i> , ci-après dénommé "comité", qui est composé de représentants des Etats membres et présidé par le représentant de la Commission.	Article 1 91/225/CEE (⇒ Article 5b, paragraphe 1 et 2 77/143/CEE)
2. Le comité établit son règlement intérieur.	

<p>3. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148, paragraphe 2 du Traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des Etats membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.</p>	<p>Article 1 91/225/CEE (⇒ Article 5b, paragraphe 3 et 4 77/143/CEE)</p>
<p>4. (a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.</p> <p>(b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.</p> <p>Si le Conseil n'a pas statué dans les trois mois suivant la date à laquelle la proposition lui a été soumise, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.</p>	

Article 9

<p>1. La Commission présente au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1998, un rapport sur la mise en application _____ du <i>contrôle technique des voitures particulières</i>, accompagné de toute proposition nécessaire, notamment en ce qui concerne la périodicité et le contenu des contrôles.</p>	<p>Article 3 91/328/CEE</p>
--	---------------------------------

<p>2. <i>Elle s'engage au plus tard trois ans après l'introduction du contrôle régulier des limiteurs de vitesse, à examiner si, sur la base de l'expérience acquise d'ici là, les essais prévus sont suffisants pour détecter les limiteurs de vitesse défectueux ou trafiqués et si la réglementation doit être modifiée.</i></p>	
---	--

Article 10

<p><i>Les directives énumérées à l'annexe III, partie A sont abrogées, sans préjudice des obligations des Etats membres concernant les dates limites de transposition et de mise en oeuvre figurant dans l'annexe III, partie B.</i></p> <p><i>Les références aux directives abrogées doivent être considérées comme une référence à la présente directive et doivent être lues comme indiquées dans le tableau de corrélation figurant à l'annexe IV.</i></p>	
--	--

Article 11

<p><i>1. Les Etats membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er janvier 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.</i></p> <p><i>Lorsque les Etats 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 Etats membres.</i></p>	
<p><i>2. Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.</i></p>	

Article 12

<p><i>La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant la date de publication au Journal officiel des Communautés européennes.</i></p>	
--	--

Article 13

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.	
--	--

Fait à Bruxelles,

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

Catégories de véhicules	Périodicité des contrôles	
1. Véhicules à moteur affectés au transport de personnes ayant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I, catégorie 1 77/143/CEE
2. Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I, catégorie 2 77/143/CEE
3. Remorques et semi-remorques dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I, catégorie 3 77/143/CEE
4. Taxis, ambulances	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I, catégorie 4 77/143/CEE
5. Les véhicules à moteur, ayant au moins quatre roues, qui servent normalement au transport de marchandises par route et dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3 500 kg, à l'exception des tracteurs et machines agricoles	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans	Article 1, paragraphe 2 88/449/CEE (⇒ Annexe I, catégorie 5 77/143/CEE)
6. Les véhicules à moteur affectés au transport de personnes ayant, outre le siège du conducteur, au moins huit places assises	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans	Article 1, paragraphe 2, 91/328/CEE (⇒ Annexe I, catégorie 6 77/143/CEE)

ANNEXE II

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement obligatoire du véhicule testé dans l'Etat membre en question.	Note intr., paragraphe 1 77/143/CEE
Les contrôles visés à la présente annexe peuvent être effectués sans démontage des éléments du véhicule.	Article 1, paragraphe 1 92/54/CEE
Si le véhicule présente des défauts sur les points de contrôle figurant ci-dessous, les autorités compétentes des Etats membres arrêtent une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule est autorisé à circuler jusqu'à ce qu'il satisfasse à un nouveau contrôle technique	Article 1, paragraphe 1 92/54/CEE
<i>Toutefois les Etats membres doivent faire en sorte que les véhicules non conformes aux exigences minimales relatives aux systèmes de freinage et aux émissions ne circulent pas sur les routes.</i>	

VEHICULES DANS LES CATEGORIES 1, 2, 3, 4, 5 et 6		
1. DISPOSITIFS DE FREINAGE Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule doit porter sur les points suivants. Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent correspondre, dans la mesure où cela est praticable, aux normes techniques fixées par la directive 71/320/CEE.		Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE (⇒ En-tête 1, annexe II 77/143/CEE)
<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>	
1.1 Etat mécanique et fonctionnement		Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.1 Axes de came des freins, levier de freinage	<ul style="list-style-type: none"> - difficiles à manoeuvrer - déviation du logement - usure fortement avancée, jeu 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.2 Etat et course de la pédale du dispositif de freinage	<ul style="list-style-type: none"> - course trop grande, réserve de course insuffisante - dégagement du frein rendu difficile - caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.3 Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	<ul style="list-style-type: none"> - temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace - 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") - fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.4 Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	<ul style="list-style-type: none"> - fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.5 Robinet de freinage à main	<ul style="list-style-type: none"> - fissuré ou endommagé, usure fortement avancée - fonctionnement défectueux du robinet - manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve - absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées - mauvais fonctionnement 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.6 Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	<ul style="list-style-type: none"> - verrouillage insuffisant - usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet - course trop longue (réglage incorrect) 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.7 Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - endommagés, étanchéité insuffisante (fuites d'air) - pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur - fixation ou support défectueux - pertes de liquide de frein 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*

1.1.8 Têtes d'accouplement pour freins de remorque	<ul style="list-style-type: none"> - robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueuse [défectueux ?] - fixation ou montage défectueux - étanchéité insuffisante 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.9 Accumulateur, réservoir de pression	<ul style="list-style-type: none"> - endommagement, corrosion, absence d'étanchéité - purgeur inopérant - fixation inopérante ou incorrecte 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.10 Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (s y s t è m e s hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> - déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité - maître-cylindre défectueux ou non étanche - fixation insuffisante du maître-cylindre - quantité insuffisante de liquide des freins - capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant - témoin liquide des freins allumé ou défectueux - fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.11 Conduite[s] rigide[s] des freins	<ul style="list-style-type: none"> - risque de défaillance ou de rupture - manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords - endommagement ou corrosion excessive - mauvais placement 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.12 Flexibles des freins	<ul style="list-style-type: none"> - risque de défaillance ou de rupture - endommagement, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés - manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords - gonflement excessif des flexibles par mise sous pression - porosité 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.13 Garniture de freins	<ul style="list-style-type: none"> - usure fortement avancée - huile, graisse attaquent les garnitures 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.14 Tambours de freins, disques de freins	<ul style="list-style-type: none"> - usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité - tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. - plateau mal fixé 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.15 Câbles de freins, timonerie	<ul style="list-style-type: none"> - câbles endommagés, flambage - usure ou corrosion fortement avancée - sécurités manquant[es] au niveau des jonctions de câbles ou de tringles - fixation des câbles insuffisante - entrave du mouvement du système de freinage - mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*

1.1.16	Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> - fissurés ou endommagés - manque d'étanchéité - défauts au niveau du montage - corrosion fortement avancée - course excessive du cylindre - absence de capuchon antipoussière, capuchon fortement endommagé 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.17	Correcteur automatique de freinage suivant la charge	<ul style="list-style-type: none"> - jonction défectueuse - réglage incorrect - mécanisme grippé, inopérant - manquant 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.18	Leviers-cames à réglage automatique	<ul style="list-style-type: none"> - mécanisme grippé ou mouvement anormal suite à une usure excessive ou réglage incorrect - fonctionnement défectueux 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.1.19	Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	<ul style="list-style-type: none"> - mauvais montage ou défaut de connexion - fonctionnement défectueux 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.2	Performances et efficacité du frein de service		Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.2.1	Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal)	<ul style="list-style-type: none"> - effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues - effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Déport excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route - freinage non modérable (blocage) - temps de réponse trop long sur l'une des roues - fluctuation excessive de l'effort de freinage due à des disques déformés ou des tambours ovalisés 	Article 1, paragraphe 1, 94/23/CE*

1.2.2 Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> - coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu (lorsque ce calcul est possible), inférieur à : <ul style="list-style-type: none"> Efficacité de freinage minimale Catégorie 1 50 %⁷ Catégorie 2 43 %⁸ Catégorie 3 40 %⁹ Catégorie 4 50 % Catégorie 5 45 %¹⁰ Catégorie 6 50 % ou - coefficient de freinage inférieur aux normes de référence éventuellement fixées par le constructeur du véhicule pour l'essieu en question¹¹ 	Article 1 94/23/CE*
------------------	--	------------------------

⁷ 48 % pour les véhicules de la catégorie 1 dépourvus de systèmes ABS ou homologués avant le 1er octobre 1991 (date d'interdiction de première mise en circulation sans réception par type européenne) (directive 88/194/CEE) (JO n° L 92 du 9.4.1988, p. 47).

⁸ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date de transposition dans la législation nationale des Etats membres de la directive 71/320/CEE relative à la réception par type, modifiée par la directive 85/647/CEE (JO n° L 380, 31.12.1985, p. 1).

⁹ 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date de transposition dans la législation nationale des Etats membres de la directive 71/320/CEE relative à la réception par type, modifiée par la directive 85/647/CEE.

¹⁰ 50 % pour les véhicules de la catégorie 5 immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date de transposition dans la législation nationale des Etats membres de la directive 71/320/CEE relative à la réception par type, modifiée par la directive 85/647/CEE.

¹¹ La norme de référence pour l'essieu est l'effort de freinage (mesuré en newtons) qui doit être exercé pour atteindre ce coefficient de freinage, compte tenu du poids du véhicule présenté au contrôle.

1.3 Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.3.1 Performances	<ul style="list-style-type: none"> - freinage inopérant d'un côté - effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue - freinage non modérable (blocage) - système de freinage automatique de la remorque inopérant 	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.3.2 Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> - pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 50 %¹² de la capacité du frein de service visée 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 	Article 1 94/23/CE*

¹²

Pour les véhicules des catégories 2 et 5, l'efficacité du frein de secours (non couverte par la directive 85/647/CEE) est fixée à 2,2m/s².

1.4 Performances et efficacité du frein de stationnement		Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.4.1 Performances	- frein inopérant d'un côté	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.4.2 Efficacité	- pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée	Article 1 94/23/CE*
1.5 Performances du ralentisseur ou du frein sur échappement	- non modérable (ralentisseur) - fonctionnement défectueux	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*
1.6 Système anti-blocage	- mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur - système défectueux	Article 1, paragraphe 1, 92/54/CEE*

VEHICULES DANS LES CATEGORIES 1, 2 et 3	VEHICULES DANS LES CATEGORIES 4, 5 et 6	--
2. DIRECTION ET VOLANT	2. DIRECTION ET VOLANT	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
2.1 Etat mécanique 2.2 Volant de direction 2.3 Jeu dans la direction	2.1 Etat mécanique 2.2 Jeu dans la direction 2.3 Fixation du système de direction 2.4 Roulements de roues	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
3. VISIBILITE	3. VISIBILITE	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
3.1 Champ de visibilité 3.2 Etat des vitrages 3.3 Rétroviseurs 3.4 Essuie-glace 3.5 Lave-glace	3.1 Champ de visibilité 3.2 Etat des vitrages 3.3 Rétroviseurs 3.4 Essuie-glace 3.5 Lave-glace	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4. FEUX, DISPOSITIFS REFLECHISSANTS ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE	4. EQUIPEMENT D'ECLAIRAGE	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.1 Feux de route et feux de croisement 4.1.1 Etat et fonctionnement 4.1.2 Orientation 4.1.3 Commutation 4.1.4 Efficacité visuelle	4.1 Feux de route et feux de croisement 4.1.1 Etat et fonctionnement 4.1.2 Orientation 4.1.3 Commutation	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.2 Feux de position et feux d'encombrement 4.2.1 Etat et fonctionnement 4.2.2 Couleur et efficacité visuelle	4.2 Etat et fonctionnement, état des verres de protection, couleur et efficacité visuelle des : 4.2.1 Feux de position 4.2.2 Feux-stop 4.2.3 Feux indicateurs de direction 4.2.4 Feux de recul 4.2.5 Feux-brouillard 4.2.6 Eclairage de la plaque d'immatriculation 4.2.7 Catadioptres 4.2.8 Feux de signal de détresse	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*

4.3 Feux-stop 4.3.1 Etat et fonctionnement 4.3.2 Couleur et efficacité visuelle		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.4 Feux indicateurs de direction 4.4.1 Etat et fonctionnement 4.4.2 Couleur et efficacité visuelle 4.4.3 Commutation 4.4.4 Fréquence de clignotement		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.5 Feux-brouillard avant et arrière 4.5.1 Emplacement 4.5.2 Etat et fonctionnement 4.2.3 Couleur et efficacité visuelle		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.6 Feux de marche arrière [de recul ?] 4.6.1 Etat et fonctionnement 4.6.2 Couleur et efficacité visuelle		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.7 Eclairage de la plaque d'immatriculation arrière		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.8 Catadioptres - Etat et couleur		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.9 Témoins		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.10 Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
4.11 Câblage électrique		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
5.1 Essieux	5.1 Essieux	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
5.2 Roues et pneus	5.2 Roues et pneus	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
5.3 Suspension	5.3 Suspension	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*

6. CHASSIS ET ACCESSOIRES DU CHASSIS	6. CHASSIS ET ACCESSOIRES DU CHASSIS	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
6.1 Châssis ou cadre et accessoires 6.1.1 Etat général 6.1.2 Tuyaux d'échappement et silencieux 6.1.3 Réservoirs et canalisations à carburant[s] 6.1.4 Caractéristiques géométriques et état du dispositif arrière de protection, poids lourds 6.1.5 Support de la roue de secours 6.1.6 Dispositif d'accouplement des véhicules tracteurs, des remorques et des semi-remorques	6.1 Châssis ou cadre et accessoires 6.1.1 Etat général 6.1.2 Tuyaux d'échappement et silencieux 6.1.3 Réservoirs et canalisations à carburant[s] 6.1.4 Support de la roue de secours 6.1.5 Sécurité du dispositif d'accouplement (le cas échéant)	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
6.2 Cabine et carrosserie 6.2.1 Etat général 6.2.2 Fixation 6.2.3 Portières et serrures 6.2.4 Plancher 6.2.5 Siège du conducteur 6.2.6 Marchepieds	6.2 Carrosserie 6.2.1 Etat structurel 6.2.2 Portières et serrures	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7. EQUIPEMENTS DIVERS	7. EQUIPEMENTS DIVERS	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.1 Ceintures de sécurité	7.1 Fixation du siège du conducteur	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.2 Extincteur	7.2 Fixation de la batterie	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.3 Serrures et dispositif antivol	7.3 Avertisseur sonore	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*

7.4 Triangle de signalisation	7.4 Triangle de signalisation	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.5 Trousse de secours	7.5 Ceintures de sécurité 7.5.1 Sécurité de montage 7.5.2 Etat des ceintures 7.5.3 Fonctionnement	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.6 Cale(s) pour roue(s)		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.7 Avertisseur sonore		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.8 Indicateur de vitesse		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
7.9 Tachygraphe (présence et intégrité des sceaux) - vérifier la validité du disque du tachygraphe, s'il est prévu par le règlement du Conseil (CEE) n° 3821/85 ¹³ ; - contrôler si la circonférence nominale du pneu est conforme aux données indiquées sur le tachygraphe, le cas échéant; - si possible, vérifier que les sceaux du tachygraphe et, le cas échéant, tout autre moyen de protéger le tachygraphe contre toute manipulation frauduleuse sont intacts.		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*

¹³

Règlement du Conseil (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO n° L 370 du 31.12.1985, p. 8). Modifié en dernier lieu par le règlement de la Commission (CEE) n° 3688/92 (JO n° L 374 du 22.12.1992, p. 12).

<p>7.10 <i>Limiteur de vitesse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>si possible, vérifier que le limiteur de vitesse est installé, conformément à la directive 92/6/CEE¹⁴;</i> - <i>contrôler la validité du disque du limiteur de vitesse;</i> - <i>si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, tout autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts.</i> 		
<p>8. NUISANCES</p>	<p>8. NUISANCES</p>	<p>Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*</p>
<p>8.1 Bruit</p>	<p>8.1 Bruit</p>	<p>Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*</p>

14

Directive du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO n° L 57 du 2.3.1992, p. 27).

<p>8.2.2 Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (diesel)</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). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE¹⁶. Lorsque cette donnée n'est pas encore disponible ou lorsque les autorités compétentes des Etats membres décident de ne pas s'y référer, les valeurs limites du coefficient d'absorption sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moteurs diesel à aspiration naturelle : 2,5 m⁻¹, - Moteurs diesel turbocompressés : 3,0 m⁻¹, <p>ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CEE.</p> <p>Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1980.</p>	<p>Article 1, paragraphe 1, 92/55/CEE*</p>
<p>8.2.3 Appareillage de contrôle</p> <p>Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.</p>	<p>Article 1, paragraphe 1, 92/55/CEE*</p>
<p>8.2.4 Au cas où, lors de la réception CEE, un type de véhicule n'aurait pas pu respecter les valeurs limites fixées par la présente directive, les Etats membres peuvent fixer des valeurs limites plus élevées pour ce type de véhicule sur la base de preuves fournies par le constructeur. Ils en informent aussitôt la Commission qui en informe à son tour les autres Etats membres.</p>	<p>Article 1, paragraphe 1, 92/55/CEE*</p>

¹⁶

Directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO n° L 190 du 20.8.1972, p. 1). Modifiée en dernier lieu par la Directive de la Commission 89/461/CEE du 13.12.89 du 15.8.1989, p. 43).

VEHICULES DANS LES CATEGORIES 1, 2 et 3	VEHICULES DANS LES CATEGORIES 4, 5 et 6	--
8.3 Déparasitage radio		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
9. CONTROLES SUPPLEMENTAIRES POUR LES VEHICULES AFFECTES AUX TRANSPORTS EN COMMUN DE PERSONNES		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
9.1 Sortie(s) de secours (y compris les marteaux servant à briser les vitres), plaques indicatrices de la (ou des) sortie(s) de secours		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
9.2 Chauffage		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
9.3 Aération		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
9.4 Aménagement des sièges		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
9.5 Eclairage intérieur		Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
10. IDENTIFICATION DU VEHICULE	10. IDENTIFICATION DU VEHICULE	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
10.1 Plaque d'immatriculation	10.1 Plaque d'immatriculation	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*
10.2 Numéro de châssis	10.2 Numéro de châssis	Article 1, paragraphe 3, 88/449/CEE*

* → repris sous le même point qu'à l'annexe II, directive 77/143/CEE modifiée.

** Les points à contrôler pour les véhicules de la catégorie 4 (taxis et ambulances) sont énumérés dans la colonne gauche de l'annexe II, directive 77/143/CEE.

ANNEXE III, Partie A

Directives abrogées

(visées à l'article 10)

La directive 77/143/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques et ses modifications ultérieures :

- directive 88/449/CEE du Conseil,
- directive 91/225/CEE du Conseil,
- directive 91/328/CEE du Conseil,
- directive 92/54/CEE du Conseil,
- directive 92/55/CEE du Conseil,
- directive 94/23/CE de la Commission.

ANNEXE III, Partie B

Directive	Dates limites	
	de transposition	de mise en oeuvre
77/143/CEE (JO n° L 47 du 18.2.1977, p. 47)	31 décembre 1977	31 décembre 1977
88/449/CEE (JO n° L 222 du 12.8.1988, p. 10)	27/28 juillet 1990	27/28 juillet 1990
91/225/CEE (JO n° L 103 du 23.4.1991, p. 3)	1er janvier 1992	1er janvier 1992
91/328/CEE (JO n° L 178 du 6.7.1991, p. 29)	1er juillet 1993	1er juillet 1993
92/54/CEE (JO n° L 225 du 10.8.1992, p. 63)	21/22 juin 1993	21/22 juin 1993
92/55/CEE (JO n° L 225 du 10.8.1992, p. 68)	21/22 juin 1993	
pour les véhicules visés à la section 8.2.1 (a) de l'annexe II pour les véhicules visés à la section 8.2.2 de l'annexe II pour les véhicules visés à la section 8.2.1 (b) de l'annexe II		1er janvier 1994 1er janvier 1996 1er janvier 1997
94/23/CE (JO n° L 147 du 14.6.1994, p. 6)	1er janvier 1997	1er janvier 1997

ANNEXE IV

Tableau de corrélation n° 1

La présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Art. 1 (1)	Art. 1						
Art. 1 (2)	Art. 2 (1)						
Art. 2	Art. 4						
Art. 3 (1)	Art. 5 (1)						
1er al.							Art. 2
Art. 3 (1)	Art. 5 (2)						
2e al.							
Art. 3 (2)	Art. 5 (3)						
Art. 3 (3)							
Art. 4 (1)	Art. 2 (2)						Art. 4
Art. 4 (2)	Art. 2 (3)						
Art. 4 (3)							
Art. 5							
(tirets 1-6)	Art. 3						Art. 3
Art. 5		Art. 1 (1)					
(tiret 7)				Art. 1 (1)			
Art. 6 (1)	Art. 7 (1)		Art. 1				
Art. 6 (2)			Art. 1				
Art. 7 (1-2)				Art. 3			
Art. 8 (1-4)							
Art. 9 (1)							
Art. 9 (2)		Art. 2 (1)	Art. 2 (1)	Art. 2 (1)	Art. 2 (1)	Art. 2 (1-3)	Art. 5 (1)
Art. 10		Art. 2 (2)	Art. 2 (2)	Art. 2 (2)	Art. 2 (2)	Art. 2 (4)	Art. 5 (2)
Art. 11 (1)	Art. 6						
Art. 11 (2)		Art. 3	Art. 3	Art. 4	Art. 3	Art. 3	Art. 6
Art. 12							
Art. 13	Art. 8						

Tableau de corrélation n° 2

La présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Annexe I	Annexe I						
Catégorie 1	Catégorie 1						
Catégorie 2	Catégorie 2						
Catégorie 3	Catégorie 3						
Catégorie 4	Catégorie 4						
Catégorie 5		Art. 1 (2)					
Catégorie 6				Art. 1 (2)			

Tableau de corrélation n° 3

La présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Annexe II*	Annexe II						
Note intr. 1	Note intr. 1						
Note intr. 2					Art. 1 (1)		
Note intr. 3					Art. 1 (1)		
Note intr. 4							
Point 1					Art. 1 (1)		
Point 1.2							Art. 1
Point 1.2.1							
Point 1.2.2							
Point 1.3					Art. 1 (1)		
Point 1.3.1							Art. 1
Point 1.3.2							
Point 1.4					Art. 1 (1)		
Point 1.4.1							Art. 1
Point 1.4.2							
Point 1.5					Art. 1 (1)		
Point 1.6							
Point 2		Art. 1 (3)					
Point 7.8							
Point 7.9 (tirets 1-3)	Art. 1 (3)						
Point 7.10 (tirets 1-3)							
Point 8		Art. 1 (3)					
Point 8.1							
Point 8.2						Art. 1 (1)	
Point 8.2.4							
Point 8.3							
Point 10.2		Art. 1 (3)					

* La catégorie 4 (taxis et ambulances) est transférée de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6) à l'annexe II.

ISSN 0254-1491

COM(95) 415 final

DOCUMENTS

FR

07 06

N° de catalogue : CB-CO-95-457-FR-C

ISBN 92-77-93029-2

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg