

# Journal officiel

## de l'Union européenne

# L 173



Édition  
de langue française

## Législation

53<sup>e</sup> année  
8 juillet 2010

Sommaire

### II Actes non législatifs

#### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 595/2010 de la Commission du 2 juillet 2010 modifiant les annexes VIII, X et XI du règlement (CE) n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Règlement (UE) n° 596/2010 de la Commission du 7 juillet 2010 adaptant le règlement (CE) n° 1019/2002 relatif aux normes de commercialisation de l'huile d'olive, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie** ..... 27
- Règlement (UE) n° 597/2010 de la Commission du 7 juillet 2010 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes ..... 28
- Règlement (UE) n° 598/2010 de la Commission du 7 juillet 2010 modifiant le règlement (UE) n° 576/2010 fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 ..... 30

#### DIRECTIVES

- ★ **Directive 2010/47/UE de la Commission du 5 juillet 2010 portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté** ..... 33

Prix: 7 EUR

(suite au verso)

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

# FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

- ★ Directive 2010/48/UE de la Commission du 5 juillet 2010 adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup> ..... 47

DÉCISIONS

2010/377/UE:

- ★ Décision de la Commission du 7 juillet 2010 dispensant l'Estonie de l'application de certaines dispositions des directives 66/402/CEE et 2002/57/CE du Conseil en ce qui concerne les espèces *Avena strigosa* Schreb., *Brassica nigra* (L.) Koch et *Helianthus annuus* L. [notifiée sous le numéro C(2010) 4526] <sup>(1)</sup>..... 73

RECOMMANDATIONS

2010/378/UE:

- ★ Recommandation de la Commission du 5 juillet 2010 sur l'appréciation des défauts constatés lors du contrôle technique automobile conformément à la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ..... 74

2010/379/UE:

- ★ Recommandation de la Commission du 5 juillet 2010 concernant l'analyse de risque des défauts constatés au cours des contrôles techniques routiers (des véhicules utilitaires) conformément à la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil ..... 97



<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) N° 595/2010 DE LA COMMISSION

du 2 juillet 2010

**modifiant les annexes VIII, X et XI du règlement (CE) n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine <sup>(1)</sup>, et notamment son article 32, paragraphe 1, premier et deuxième alinéas,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1774/2002 établit les conditions sanitaires et de police sanitaire applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine. Il dispose que seuls peuvent être mis sur le marché les protéines animales transformées et d'autres produits transformés susceptibles d'être utilisés comme matières premières pour aliments des animaux qui ont été transformés conformément aux prescriptions de l'annexe VII dudit règlement. En outre, le règlement précité prévoit que seuls peuvent être mis sur le marché les aliments pour animaux familiers, les articles à mastiquer et les produits techniques, ainsi que les sous-produits animaux visés à l'annexe VIII qui répondent aux exigences spécifiques énoncées à ladite annexe.
- (2) L'annexe VIII, chapitre V, du règlement (CE) n° 1774/2002 fixe actuellement des exigences harmonisées applicables à la mise sur le marché et à l'importation de sérum d'équidés. Certains États membres, partenaires commerciaux et opérateurs économiques ont toutefois manifesté leur intérêt pour l'utilisation, dans l'Union, à des fins techniques, de sang et de toute une série de produits sanguins provenant d'équidés originaires tant de l'Union que de pays tiers. Pour faciliter l'utilisation

de ce sang et de ces produits sanguins, il est nécessaire de fixer les exigences de police sanitaire auxquelles sera subordonnée leur utilisation à des fins techniques. Il y a lieu que ces exigences permettent d'atténuer les risques de transmission éventuelle de certaines maladies à déclaration obligatoire énumérées dans la directive 90/426/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux conditions de police sanitaire régissant les mouvements d'équidés et les importations d'équidés en provenance des pays tiers <sup>(2)</sup>, sur la base des données scientifiques disponibles. Il y a lieu, en particulier, que le sang provienne d'abattoirs agréés conformément au règlement (CE) n° 853/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 fixant des règles spécifiques d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale <sup>(3)</sup>, ou d'installations agréées et contrôlées par l'autorité compétente du pays tiers aux fins de la collecte de sang, comme les exploitations détenant des animaux dans des conditions sanitaires particulières.

- (3) L'annexe VIII, chapitre X, du règlement (CE) n° 1774/2002 fixe les exigences applicables à l'importation des cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) et des onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons) destinés à être utilisés à d'autres fins que comme matières premières pour aliments des animaux, engrais organiques ou amendements.
- (4) Des opérateurs économiques ont manifesté leur intérêt pour l'utilisation de ces sous-produits animaux pour la production d'engrais organiques ou d'amendements. Il y a lieu toutefois d'autoriser la mise sur le marché, y compris l'importation, de ces sous-produits animaux uniquement s'ils proviennent d'animaux qui sont propres à l'abattage à des fins de consommation humaine ou qui ne présentaient pas de signes cliniques d'une maladie transmissible et si un traitement permettant d'atténuer les risques sanitaires éventuels a été appliqué à ces sous-produits.

<sup>(1)</sup> JO L 273 du 10.10.2002, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 224 du 18.8.1990, p. 42.

<sup>(3)</sup> JO L 139 du 30.4.2004, p. 55.

- (5) Dans le cas des cornes, il convient que des mesures appropriées soient prises afin d'éviter toute transmission d'une encéphalopathie spongiforme transmissible (EST) quand les cornes sont séparées du crâne. Dans son avis sur la distribution tissulaire de l'infectiosité des EST chez les ruminants <sup>(1)</sup>, le comité scientifique directeur a précisé que, pour prévenir toute contamination croisée avec des agents des EST, les cornes devaient être séparées du crâne par application d'une méthode laissant la cavité crânienne intacte.
- (6) En conséquence, il y a lieu d'ajouter un chapitre XV (nouveau) à l'annexe VIII du règlement (CE) n° 1774/2002 afin de préciser les conditions sanitaires applicables à la mise sur le marché, y compris l'importation, des cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) et des onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons) destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements.
- (7) L'annexe X du règlement (CE) n° 1774/2002 modifiée par le règlement (CE) n° 437/2008 de la Commission <sup>(2)</sup> établit un modèle unique de certificat sanitaire pour le lait et les produits à base de lait non destinés à la consommation humaine provenant de pays tiers et destinés à être expédiés vers l'Union ou à transiter par celle-ci. L'annexe VII, chapitre V, du règlement (CE) n° 1774/2002 fixe des exigences spécifiques applicables à la mise sur le marché et à l'importation de lait, de produits à base de lait, et de colostrum. La partie A, point 3, et la partie B, point 1.5., dudit chapitre fixent les exigences applicables au petit-lait destiné à l'alimentation d'animaux des espèces sensibles à la fièvre aphteuse. Le modèle de certificat sanitaire pour l'importation de lait et de produits à base de lait non destinés à la consommation humaine est établi à l'annexe X, chapitre 2, du règlement (CE) n° 1774/2002. Les exigences applicables au petit-lait fixées dans ledit certificat sont plus strictes que les exigences correspondantes applicables au petit-lait faisant l'objet d'échanges dans l'Union fixées à l'annexe VII, chapitre V, dudit règlement. En conséquence, il y a lieu de modifier ledit modèle de certificat de sorte que les exigences applicables à l'importation de petit-lait ne soient pas moins favorables que celles applicables à la production et à la mise sur le marché de petit-lait faisant l'objet d'échanges dans l'Union. Le modèle de certificat sanitaire figurant à l'annexe X, chapitre 2, du règlement (CE) n° 1774/2002 doit donc être modifié en conséquence.
- (8) L'annexe XI du règlement (CE) n° 1774/2002 dresse des listes de pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser les importations de certains sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, à partir des listes figurant respectivement dans

la décision 79/542/CEE du Conseil <sup>(3)</sup> et dans les décisions 97/296/CE <sup>(4)</sup>, 94/85/CEE <sup>(5)</sup>, 94/984/CE <sup>(6)</sup>, 2000/585/CE <sup>(7)</sup>, 2000/609/CE <sup>(8)</sup>, 2004/211/CE <sup>(9)</sup>, 2004/438/CE <sup>(10)</sup> et 2006/696/CE <sup>(11)</sup> de la Commission. Ces actes législatifs ont été modifiés considérablement ou remplacés. Il y a lieu de modifier l'annexe XI pour tenir compte des modifications apportées à ces actes de l'Union.

- (9) Il convient de prévoir qu'une période transitoire courra à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, de manière à accorder aux parties concernées le temps nécessaire pour se conformer aux nouvelles dispositions et à permettre la poursuite des importations dans l'Union des sous-produits animaux conformément au règlement (CE) n° 1774/2002 dans son libellé antérieur aux modifications introduites par le présent règlement.
- (10) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### Article premier

Les annexes VIII, X et XI du règlement (CE) n° 1774/2002 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

#### Article 2

Pendant une période transitoire expirant le 31 août 2010, les États membres acceptent les envois de lait et de produits à base de lait, de sérum d'équidés et de produits sanguins traités (à l'exclusion des produits sanguins d'équidés) à utiliser pour la fabrication de produits techniques, lorsque ces envois sont accompagnés d'un certificat sanitaire rempli et signé, établi conformément aux modèles de certificats applicables figurant respectivement aux chapitres 2, 4 A et 4 D de l'annexe X du règlement (CE) n° 1774/2002 avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Jusqu'au 30 octobre 2010, les États membres acceptent de tels envois si les certificats sanitaires qui les accompagnent ont été remplis et signés avant le 1<sup>er</sup> septembre 2010.

<sup>(1)</sup> Avis du comité scientifique directeur adopté lors de sa réunion des 10 et 11 janvier 2002 et modifié lors de sa réunion des 7 et 8 novembre 2002.

<sup>(2)</sup> JO L 132 du 22.5.2008, p. 7.

<sup>(3)</sup> JO L 146 du 14.6.1979, p. 15.

<sup>(4)</sup> JO L 122 du 14.5.1997, p. 21.

<sup>(5)</sup> JO L 44 du 17.2.1994, p. 31.

<sup>(6)</sup> JO L 378 du 31.12.1994, p. 11.

<sup>(7)</sup> JO L 251 du 6.10.2000, p. 1.

<sup>(8)</sup> JO L 258 du 12.10.2000, p. 49.

<sup>(9)</sup> JO L 73 du 11.3.2004, p. 1.

<sup>(10)</sup> JO L 154 du 30.4.2004, p. 73.

<sup>(11)</sup> JO L 295 du 25.10.2006, p. 1.

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur et est applicable dès le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 2 juillet 2010.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

## ANNEXE

Les annexes VIII, X et XI du règlement (CE) n° 1774/2002 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe VIII est modifiée comme suit:

a) Le chapitre V est remplacé par le texte suivant:

## «CHAPITRE V

**Exigences applicables au sang et aux produits sanguins d'équidés, destinés à être utilisés à des fins techniques**

## A. Mise sur le marché

La mise sur le marché, à des fins techniques, de sang et de produits sanguins d'équidés est soumise aux conditions suivantes:

1. Pour pouvoir être mis sur le marché, le sang doit:

a) avoir été prélevé sur des équidés:

i) qui, à l'inspection le jour du prélèvement du sang, ne présentaient pas de signe clinique d'une maladie à déclaration obligatoire mentionnée à l'annexe A de la directive 90/426/CEE, de la grippe équine, de la piroplasmose équine, de la rhinopneumonie équine ou de l'artérite virale équine, maladies énumérées à l'article 1.2.3., point 4, du *Code sanitaire pour les animaux terrestres*, édition de 2009, de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE);

ii) qui étaient détenus, depuis au moins trente jours à la date du prélèvement et pendant celui-ci, dans des exploitations placées sous contrôle vétérinaire qui ne faisaient pas l'objet d'une mesure d'interdiction en application de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 90/426/CEE ou de restrictions en application de l'article 5 de ladite directive;

iii) qui, pendant les durées prévues à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 90/426/CEE, ne sont pas entrés en contact avec des équidés provenant d'exploitations ayant fait l'objet d'une mesure d'interdiction pour des motifs de police sanitaire conformément audit article, et qui, pendant au moins quarante jours avant la date du prélèvement et au moment de celui-ci, ne sont pas entrés en contact avec des équidés provenant d'un État membre ou d'un pays tiers qui n'est pas considéré comme indemne de la peste équine conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a), de ladite directive;

b) avoir été collecté sous contrôle vétérinaire:

i) dans des abattoirs agréés conformément au règlement (CE) n° 853/2004; ou

ii) dans des installations agréées disposant d'un numéro d'agrément vétérinaire et contrôlées par l'autorité compétente aux fins de la collecte de sang d'équidés en vue de la production de produits sanguins à des fins techniques.

2. Pour pouvoir être mis sur le marché, les produits sanguins doivent:

a) avoir fait l'objet de toutes les précautions nécessaires pour qu'ils ne soient pas contaminés par des agents pathogènes durant la production, la manipulation et le conditionnement;

b) avoir été fabriqués à partir de sang:

i) satisfaisant aux conditions énoncées au paragraphe 1, point a); ou

ii) ayant été soumis à au moins un des traitements suivants auquel un test d'efficacité aura ensuite été appliqué, en vue de l'inactivation des éventuels agents pathogènes responsables de la peste équine, de l'encéphalomyélite équine sous toutes ses formes, y compris l'encéphalomyélite équine vénézuélienne, de l'anémie infectieuse équine, de la stomatite vésiculeuse et de la morve (*Burkholderia mallei*):

— un traitement thermique à une température de 65 °C durant au moins trois heures,

— une irradiation à 25 kGy par des radiations gamma,

— une modification du pH en pH 5 pendant deux heures,

— un traitement thermique à cœur à une température d'au moins 80 °C.

3. Le sang et les produits sanguins d'équidés doivent être conditionnés dans des récipients hermétiquement clos:

- a) munis d'une étiquette portant clairement la mention "SANG ET PRODUITS SANGUINS D'ÉQUIDÉS – IMPROPRE À LA CONSOMMATION HUMAINE OU ANIMALE";
- b) portant le numéro d'agrément de l'établissement de collecte visé au paragraphe 1, point b).

B. Importation

Les États membres autorisent les importations, à des fins techniques, de sang et de produits sanguins d'équidés qui satisfont aux conditions suivantes:

1. Le sang doit remplir les conditions fixées dans la partie A, paragraphe 1, point a), et avoir été collecté sous contrôle vétérinaire:

- a) dans des abattoirs
  - i) agréés conformément au règlement (CE) n° 853/2004; ou
  - ii) agréés et contrôlés par l'autorité compétente du pays tiers; ou
- b) dans des installations agréées disposant d'un numéro d'agrément vétérinaire et contrôlées par l'autorité compétente du pays tiers aux fins de la collecte de sang d'équidés en vue de la production de produits sanguins à des fins techniques.

2. Les produits sanguins doivent remplir les conditions fixées dans la partie A, paragraphe 2.

En outre, les produits sanguins visés dans la partie A, paragraphe 2, point b) i), doivent avoir été produits à partir de sang prélevé sur des équidés détenus, pendant au moins trois mois avant la date du prélèvement – ou depuis la naissance s'ils avaient moins de trois mois –, dans des exploitations placées sous contrôle vétérinaire dans le pays tiers de prélèvement lequel, durant cette période et celle du prélèvement de sang, était indemne:

- a) de peste équine conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a), de la directive 90/426/CEE;
- b) d'encéphalomyélite équine vénézuélienne depuis au moins deux ans;
- c) de morve:
  - i) depuis trois ans; ou
  - ii) depuis six mois au cours desquels les animaux n'avaient présenté aucun signe clinique de la maladie (*Burkholderia mallei*) lors de l'inspection post mortem pratiquée dans l'abattoir visé au paragraphe 1, point a), comprenant un examen minutieux des muqueuses de la trachée, du larynx, des cavités nasales, des sinus et de leurs ramifications, la tête ayant été fendue selon le plan médian et la cloison nasale ôtée;
- d) de stomatite vésiculeuse depuis six mois.

3. Les produits sanguins doivent provenir d'une usine de produits techniques agréée par l'autorité compétente du pays tiers conformément aux conditions particulières fixées à l'article 18 du règlement (CE) n° 1774/2002.

4. Le sang et les produits sanguins doivent provenir d'un pays tiers apparaissant sur la liste visée dans les parties suivantes de l'annexe XI:

- a) la partie XIII A lorsque le sang a été collecté conformément à la partie A, paragraphe 1, ou lorsque les produits sanguins ont été produits conformément à la partie A, paragraphe 2, point b) i); ou
- b) la partie XIII B lorsqu'ils ont été traités conformément à la partie A, paragraphe 2, point b) ii).

5. Le sang et les produits sanguins sont conditionnés et étiquetés conformément à la partie A, paragraphe 3, point a), et sont accompagnés d'un certificat sanitaire conforme au modèle établi à l'annexe X, chapitre 4 A, dûment rempli et signé par le vétérinaire officiel.»

b) Le chapitre XV suivant est ajouté:

«CHAPITRE XV

**Exigences applicables aux cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) ainsi qu'aux onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons), destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements**

*A. Mise sur le marché*

La mise sur le marché de cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) ainsi que d'onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons), destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements, est soumise aux conditions suivantes:

1. ils doivent provenir d'animaux:
  - a) abattus dans un abattoir après avoir été déclarés, à la suite d'une inspection ante mortem, propres à l'abattage à des fins de consommation humaine en vertu de la législation de l'Union; ou
  - b) n'ayant présenté aucun signe clinique de maladie pouvant être transmise par le produit concerné aux êtres humains ou aux animaux;
2. ils doivent avoir subi un traitement thermique pendant une heure à une température à cœur d'au moins 80 °C;
3. les cornes doivent avoir été séparées du crâne par application d'une méthode laissant la cavité crânienne intacte;
4. toute précaution doit avoir été prise, à tout stade de la transformation, de l'entreposage ou du transport, pour que soit évitée une contamination croisée;
5. ils sont conditionnés dans un conditionnement ou des récipients neufs ou transportés dans des véhicules ou dans des conteneurs pour vrac désinfectés avant le chargement à l'aide d'un produit approuvé par l'autorité compétente;
6. le conditionnement ou les récipients doivent:
  - a) indiquer la nature du produit (cornes, produits à base de cornes, onglons ou produits à base d'onglons);
  - b) être munis d'étiquettes portant clairement la mention "IMPROPRE À LA CONSOMMATION HUMAINE OU ANIMALE";
  - c) mentionner la dénomination et l'adresse de l'usine de produits techniques ou de l'établissement d'entreposage agréés de destination.

*B. Importation*

Les États membres autorisent l'importation de cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) ainsi que d'onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons), destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements, qui satisfont aux conditions suivantes:

1. ils proviennent d'un pays tiers dont le nom est inscrit sur la liste visée à l'annexe XI, partie XVIII;
2. ils ont été produits conformément au point A du présent chapitre;
3. ils sont accompagnés d'un certificat sanitaire conforme au modèle figurant à l'annexe X, chapitre 18, dûment rempli et signé par le vétérinaire officiel;
4. à l'issue des contrôles vétérinaires au poste d'inspection frontalier au point d'entrée dans l'Union prévu par la directive 97/78/CE, et dans le respect des dispositions de l'article 8, paragraphe 4, de cette directive, ils sont transportés directement vers une usine de produits techniques agréée ou un établissement d'entreposage agréé.»

2) L'annexe X est modifiée comme suit:

- a) Le chapitre 2 est remplacé par le texte suivant:

## «CHAPITRE 2

**Certificat sanitaire**

pour le lait et les produits à base de lait non destinés à la consommation humaine et qui sont destinés à être expédiés vers l'Union européenne ou à transiter par l'Union européenne <sup>(2)</sup>

**PAYS****Certificat vétérinaire vers l'UE**

<b>Partie I: Renseignements concernant le lot expédié</b>	I.1. Expéditeur Nom		I.2. Numéro de référence du certificat		I.2.a			
	Adresse		I.3. Autorité centrale compétente					
	Tél.		I.4. Autorité locale compétente					
	I.5. Destinataire Nom		I.6. Intéressé au chargement au sein de l'UE Nom					
	Adresse		Adresse					
	Code postal		Code postal					
	Tél.		Tél.					
	I.7. Pays d'origine	Code ISO	I.8. Région d'origine	Code	I.9. Pays de destination	Code ISO	I.10. Région de destination	Code
	I.11. Lieu d'origine Nom		Numéro d'agrément		I.12. Lieu de destination Entrepôt douanier <input type="checkbox"/>			
	Adresse				Nom			Numéro d'agrément
				Adresse				
				Code postal				
I.13. Lieu de chargement				I.14. Date du départ				
I.15. Moyens de transport Avion <input type="checkbox"/> Navire <input type="checkbox"/> Wagon <input type="checkbox"/> Véhicule routier <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>				I.16. PIF d'entrée dans l'UE				
Identification: Référence documentaire:				I.17. Numéro(s) CITES				
I.18. Description des marchandises				I.19. Code marchandise (code SH)		I.20. Quantité		
I.21. Température produit Ambiante <input type="checkbox"/> Réfrigérée <input type="checkbox"/> Congelée <input type="checkbox"/>				I.22. Nombre de conditionnements				
I.23. Numéro des scellés/des conteneurs				I.24. Type de conditionnement				
I.25. Marchandises certifiées aux fins de: Aliments pour animaux <input type="checkbox"/> Transformation <input type="checkbox"/> Usage technique <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>								
I.26. Pour transit par l'UE vers un pays tiers <input type="checkbox"/> Pays tiers				I.27. Pour importation ou admission dans l'UE <input type="checkbox"/>				
				Code ISO				
I.28. Identification des marchandises Espèce (Nom scientifique)      Numéro d'agrément des établissements      Poids net      Numéro du lot Atelier de transformation								

**PAYS**

**Lait et produits à base de lait non destinés à la consommation humaine**

	II. Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.
Partie II: certification	<p>Je soussigné, vétérinaire officiel, déclare avoir lu et compris le règlement (CE) n° 1774/2002 <sup>(1)</sup>, notamment son article 6 et son annexe VII, chapitre V, et certifie que le lait <sup>(2)</sup>, ou les produits à base de lait <sup>(1)</sup> visés à la case I.28 respectent les conditions suivantes:</p>		
	II.1.	<p>ils ont été produits et obtenus à/au/aux/en ..... (insérer le nom du pays exportateur) <sup>(3)</sup>, à/au/aux/en .....(insérer le nom de la région) <sup>(3)</sup>, qui figure(nt) dans la liste de l'annexe de la décision 2004/438/CE, a/ont été indemne(s) de fièvre aphteuse et de peste bovine durant la période de douze mois précédant immédiatement l'exportation et n'a/n'ont pas pratiqué la vaccination contre la peste bovine au cours de ladite période;</p>	
	II.2.	<p>ils ont été produits à partir de lait cru provenant d'animaux qui, au moment de la traite, ne présentaient aucun signe clinique d'une maladie transmissible aux êtres humains ou aux animaux par le lait et qui ont été détenus, pendant au moins trente jours avant la production, dans des exploitations non soumises à des restrictions officielles pour cause de fièvre aphteuse ou de peste bovine;</p>	
	II.3.	<p>il s'agit de lait ou de produits à base de lait:</p>	
	(2)	<p>[ayant subi un des traitements ou une combinaison de traitements décrits au point II.4;]</p>	
	(2) ou	<p>[comportant du petit-lait destiné à l'alimentation d'animaux d'espèces sensibles à la fièvre aphteuse collecté à partir de lait soumis à un des traitements décrits au point II.4,</p>	
	(2)	<p>[ledit petit-lait ayant été collecté au plus tôt 16 heures après le caillage du lait et présentant un pH inférieur à 6;]</p>	
	(2) ou	<p>[ledit petit-lait ayant été produit au moins 21 jours avant son expédition et aucun cas de fièvre aphteuse n'ayant été détecté dans le pays exportateur durant cette période;]</p>	
	(2) ou	<p>[ledit petit-lait ayant été produit le .../.../..., soit, compte tenu de la durée du voyage prévu, à une date antérieure de 21 jours au moins à la date de présentation de l'envoi à un poste d'inspection frontalier de l'Union européenne;] <sup>(4)</sup></p>	
	II.4.	<p>ils ont été soumis à l'un des traitements suivants:</p>	
(2)	<p>[une pasteurisation ultra-rapide à haute température pendant au moins 15 secondes à 72 °C, ou une pasteurisation équivalente induisant une réaction négative au test de la phosphatase, à laquelle s'ajoute:</p>		
(2)	<p>[une seconde pasteurisation ultra-rapide à haute température pendant au moins 15 secondes à 72 °C, ou une pasteurisation équivalente induisant elle-même une réaction négative au test de la phosphatase;]</p>		
(2) ou	<p>[un procédé de dessiccation ultérieure combiné, dans le cas du lait destiné à l'alimentation animale, à un traitement thermique complémentaire à au moins 72 °C;]</p>		
(2) ou	<p>[un procédé ultérieur par lequel le pH est abaissé et maintenu pendant au moins une heure à un niveau inférieur à 6;]</p>		
(2)(4) ou	<p>[la condition que le lait ou les produits à base de lait aient été produits au moins 21 jours avant leur expédition et que, durant cette période, aucun cas de fièvre aphteuse n'ait été détecté dans le pays exportateur;]</p>		
(2)(4) ou	<p>[le fait que le lait ou les produits à base de lait ont été produits le .../.../..., soit, compte tenu de la durée du voyage prévu, à une date antérieure de 21 jours au moins à la date de présentation de l'envoi à un poste d'inspection frontalier de l'Union européenne;]</p>		
(2) ou	<p>[une stérilisation à une valeur F<sub>0</sub> de trois ou plus;]</p>		
(2) ou	<p>[un traitement à ultra-haute température à 132 °C pendant au moins une seconde, auquel s'ajoute:</p>		
(2)	<p>[un procédé de dessiccation ultérieure combiné, dans le cas du lait destiné à l'alimentation animale, à un traitement thermique complémentaire à au moins 72 °C;]</p>		
(2) ou	<p>[un procédé ultérieur par lequel le pH est abaissé et maintenu pendant au moins une heure à un niveau inférieur à 6;]</p>		
(2)(4) ou	<p>[la condition que le lait ou les produits à base de lait aient été produits au moins 21 jours avant leur expédition et que, durant cette période, aucun cas de fièvre aphteuse n'ait été détecté dans le pays exportateur;]</p>		
(2)(4) ou	<p>[le fait que le lait ou les produits à base de lait ont été produits le .../.../..., soit, compte tenu de la durée du voyage prévu, une date antérieure de 21 jours au moins à la date de présentation de l'envoi à un poste d'inspection frontalier de l'Union européenne;]</p>		

<b>PAYS</b>		<b>Lait et produits à base de lait non destinés à la consommation humaine</b>	
II. Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.	
<p>II.5. toutes les précautions nécessaires ont été prises pour qu'ils ne soient pas contaminés après transformation;</p> <p>II.6. ils ont été conditionnés:</p> <p style="margin-left: 20px;"><sup>(2)</sup> soit [dans des récipients neufs,]</p> <p style="margin-left: 20px;"><sup>(2)</sup> soit [dans des véhicules ou des conteneurs pour vrac désinfectés avant le chargement à l'aide d'un produit approuvé par l'autorité compétente,]</p> <p style="margin-left: 20px;">et les récipients sont marqués de manière à indiquer la nature du lait ou des produits à base de lait et portent des étiquettes précisant que les produits sont une matière de catégorie 3 et ne sont pas destinés à la consommation humaine.</p>			
<b>Notes</b>			
<b>Partie I</b>			
<p>— Case I.6: <i>Intéressé au chargement au sein de l'UE</i>: cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit.</p> <p>— Case I.12: <i>Lieu de destination</i>: cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit.</p> <p>— Case I.15: indiquer le numéro d'immatriculation (wagon ou conteneur et camion), le numéro de vol (avion) ou le nom (navire). En cas de déchargement et de rechargement, l'expéditeur doit en informer le poste d'inspection frontalier d'introduction dans l'Union européenne.</p> <p>— Case I.19: utiliser le code approprié du système harmonisé (SH) de l'Organisation mondiale des douanes: 23.09.10, 23.09.90, 35.01, 35.02 ou 35.04.</p> <p>— Case I.23: en ce qui concerne les conteneurs de vrac, il convient d'indiquer le numéro du conteneur et, le cas échéant, celui des scellés.</p> <p>— Cases I.26 et I.27: remplir en fonction du type de certificat: transit ou importation.</p> <p>— Case I.28: <i>Atelier de fabrication</i>: indiquer le numéro d'enregistrement de l'établissement de traitement ou de transformation.</p>			
<b>Partie II</b>			
<p><sup>(1)</sup> JO L 273 du 10.10.2002, p. 1.</p> <p><sup>(2)</sup> Biffer la mention inutile.</p> <p><sup>(3)</sup> À compléter si l'autorisation d'importation dans l'Union européenne est limitée à certaines régions du pays tiers concerné.</p> <p><sup>(4)</sup> Cette condition s'applique uniquement aux pays tiers énumérés dans la colonne A de l'annexe I de la décision 2004/438/CE.</p> <p style="margin-left: 20px;">— La signature et le cachet doivent être d'une couleur différente de celle du texte imprimé.</p> <p style="margin-left: 20px;">— Note à l'intention de l'importateur: le présent certificat est destiné exclusivement à des fins vétérinaires et doit accompagner l'envoi concerné jusqu'à son arrivée au poste d'inspection frontalier de l'Union européenne.</p>			
<b>Vétérinaire officiel</b>			
Nom (en capitales):		Titre et qualité:	
Date:		Signature:»	
Cachet:			

b) Le chapitre 4 A est remplacé par le texte suivant:

## «CHAPITRE 4 A

**Certificat sanitaire**

pour l'importation de sang et de produits sanguins d'équidés à utiliser à des fins techniques et destinés à être expédiés vers l'Union européenne ou à transiter par l'Union européenne <sup>(2)</sup>

**PAYS****Certificat vétérinaire vers l'UE**

<b>Partie I: Renseignements concernant le lot expédié</b>	I.1. Expéditeur <input type="checkbox"/> Nom Adresse Tél.		I.2. Numéro de référence du certificat		I.2.a		
			I.3. Autorité centrale compétente				
			I.4. Autorité locale compétente				
	I.5. Destinataire Nom Adresse Code postal Tél.		I.6. Intéressé au chargement au sein de l'UE Nom Adresse Code postal Tél.				
	I.7. Pays d'origine	Code ISO	I.8. Région d'origine	Code	I.9. Pays de destination	Code ISO	I.10.
	I.11. Lieu d'origine  Nom Adresse		I.12. Lieu de destination Entrepôt douanier <input type="checkbox"/>  Nom Adresse Code postal				
			Numéro d'agrément				
	I.13. Lieu de chargement		I.14. Date du départ				
	I.15. Moyens de transport Avion <input type="checkbox"/> Navire <input type="checkbox"/> Wagon <input type="checkbox"/> Véhicule routier <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/> Identification: Référence documentaire:		I.16. PIF d'entrée dans l'UE		I.17.		
	I.18. Description des marchandises		I.19. Code marchandise (code SH)  <b>30.02</b>		I.20. Quantité		
I.21. Temperature of product Ambiante <input type="checkbox"/> Réfrigérée <input type="checkbox"/> Congelée <input type="checkbox"/>		I.22. Nombre de conditionnements					
I.23. Numéro des scellés/des conteneurs		I.24. Type de conditionnement					
I.25. Marchandises certifiées aux fins de: Usage technique <input type="checkbox"/>		I.26. Pour transit par l'UE vers un pays tiers <input type="checkbox"/>		I.27. Pour importation ou admission dans l'UE <input type="checkbox"/>			
		Pays tiers		Code ISO			
I.28. Identification des marchandises Espèce (Nom scientifique)		Numéro d'agrément des établissements Atelier de transformation					

## PAYS

## Sang et produits sanguins d'équidés destinés à être utilisés à des fins techniques

II.	Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.
	Je soussigné, vétérinaire officiel, déclare avoir lu et compris le règlement (CE) n° 1774/2002 <sup>(1)</sup> , notamment son article 4, paragraphe 1, point c), son article 6 et son annexe VIII, chapitre V, et certifie que le sang ou les produits sanguins d'équidés décrits ci-dessus:		
II.1.	sont constitués de sang ou de produits sanguins d'équidés satisfaisant aux conditions de police sanitaire énoncées ci-après;		
II.2.	sont constitués exclusivement de sang ou de produits sanguins d'équidés non destinés à la consommation humaine ou animale;		
II.3.	proviennent d'un pays tiers, territoire ou partie de pays tiers ou de territoire figurant sur la liste de l'annexe XI, partie XIII, du règlement (CE) n° 1774/2002, où les maladies suivantes sont soumises à déclaration obligatoire: peste équine, dourine, morve ( <i>Burkholderia mallei</i> ), encéphalomyélite équine (sous toutes ses formes, y compris l'encéphalomyélite équine vénézuélienne), anémie infectieuse des équidés, stomatite vésiculeuse, rage, fièvre charbonneuse;		
II.4.	proviennent de sang prélevé sous contrôle vétérinaire sur des équidés indemnes de signes cliniques d'une maladie infectieuse lors de l'inspection pratiquée au moment du prélèvement:		
(2)	[dans des abattoirs agréés conformément au règlement (CE) n° 853/2004 <sup>(3)</sup> ];		
(2) ou	[dans des abattoirs agréés et contrôlés par l'autorité compétente du pays d'exportation;]		
(2) ou	[dans des installations agréées et contrôlées par l'autorité compétente du pays d'exportation aux fins de la collecte ou du prélèvement de sang d'équidés en vue de la production de produits sanguins destinés à être utilisés à des fins techniques;]		
II.5.	proviennent de sang prélevé sur des équidés:		
II.5.1.	qui, à l'inspection le jour du prélèvement du sang, ne présentaient pas de signe clinique d'une maladie à déclaration obligatoire mentionnée à l'annexe A de la directive 90/426/CEE <sup>(4)</sup> , de la grippe équine, de la piroplasmose équine, de la rhinopneumonie équine ou de l'artérite virale équine, maladies énumérées à l'article 1.2.3., point 4, du <i>Code sanitaire pour les animaux terrestres</i> , édition de 2009, de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE);		
II.5.2.	qui étaient détenus, depuis au moins trente jours, à la date du prélèvement et pendant celui-ci, dans des exploitations placées sous contrôle vétérinaire qui ne faisaient pas l'objet d'une mesure d'interdiction en application de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 90/426/CEE ou de restrictions relatives à la peste équine en application de l'article 5 de ladite directive;		
II.5.3.	qui ne sont pas entrés en contact avec des équidés provenant d'une exploitation ayant fait l'objet d'une mesure d'interdiction pour des raisons de police sanitaire conformément à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 90/426/CEE;		
II.5.4.	pour lesquels la durée de la mesure d'interdiction visée aux points II.5.2. et II.5.3. a été déterminée comme suit:		
(2)	[si tous les animaux des espèces sensibles à la maladie présents dans l'exploitation n'ont pas été abattus et les locaux désinfectés, l'interdiction a duré:		
—	en cas de morve ( <i>Burkholderia mallei</i> ), six mois à compter de la date à laquelle les équidés atteints par la maladie ont été abattus;		
—	en cas d'encéphalopathie équine sous toutes ses formes, y compris l'encéphalomyélite équine vénézuélienne, six mois à compter de la date à laquelle les équidés atteints par la maladie ont été abattus;		
—	en cas d'anémie infectieuse équine, jusqu'à ce que, après l'abattage des équidés atteints, les animaux restants réagissent négativement à deux tests de Coggins effectués à trois mois d'intervalle;		
—	en cas de stomatite vésiculeuse, six mois à compter du dernier cas constaté;		
—	en cas de rage, un mois à compter du dernier cas constaté;		
—	en cas de fièvre charbonneuse, quinze jours à compter du dernier cas constaté;]		
(2) ou	[si tous les animaux des espèces sensibles présents dans l'exploitation ont été abattus et les locaux désinfectés, l'interdiction a duré trente jours à compter de la date à laquelle les animaux ont été abattus et les locaux désinfectés, sauf dans le cas de la fièvre charbonneuse où l'interdiction a duré quinze jours;]		

Part II: Certification

**Sang et produits sanguins d'équidés destinés à être utilisés à des fins techniques**

**PAYS**

II. Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.
II.6.		
II.7.		
(2)		[qui a été produit à partir de sang prélevé sur des équidés détenus, pendant au moins trois mois avant la date du prélèvement – ou depuis la naissance s'ils avaient moins de trois mois –, dans des exploitations placées sous contrôle vétérinaire dans le pays de prélèvement lequel, durant cette période et celle du prélèvement de sang, était indemne:
a)		de peste équine depuis deux ans;
b)		d'encéphalomyélite équine vénézuélienne depuis au moins deux ans;
c)		de morve:
(2)		[depuis trois ans;]
(2) ou		[depuis six mois au cours desquels les animaux avaient subi avec succès l'inspection post mortem de recherche de la morve pratiquée dans l'abattoir visé au point II.4, comprenant un examen minutieux des muqueuses de la trachée, du larynx, des cavités nasales, des sinus et de leurs ramifications, la tête ayant été fendue selon le plan médian et la cloison nasale ôtée;]
d)		de stomatite vésiculeuse depuis six mois;]
(2) ou		[qui a été soumis à au moins un des traitements suivants auquel un test d'efficacité a ensuite été appliqué, en vue de l'inactivation d'éventuels agents pathogènes responsables de la peste équine, de l'encéphalomyélite équine sous toutes ses formes, y compris l'encéphalomyélite équine vénézuélienne, de l'anémie infectieuse équine, de la stomatite vésiculeuse et de la morve ( <i>Burkholderia mallei</i> ):
(2)		[un traitement thermique à une température de 65 °C durant au moins trois heures;]
(2) ou		[une irradiation à 25 kGy par des radiations gamma;]
(2) ou		[une modification du pH en pH 5 pendant deux heures;]
(2) ou		[un traitement thermique à cœur à une température d'au moins 80 °C;]
II.8.		ont fait l'objet de toutes les précautions nécessaires pour qu'ils ne soient pas contaminés par des agents pathogènes durant la production, la manipulation et le conditionnement;
II.9.		ont été conditionnés dans des récipients hermétiquement clos portant clairement la mention "NON DESTINÉ À LA CONSOMMATION HUMAINE OU ANIMALE" et le numéro d'agrément de l'établissement de collecte;
II.10.		ont été entreposés dans un entrepôt fermé.
<b>Notes</b>		
<b>Partie I</b>		
— Case I.6: <i>Intéressé au chargement dans l'UE</i> : cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit; elle peut l'être si le certificat accompagne des marchandises importées.		
— Case I.12: <i>Lieu de destination</i> : cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit. Les produits en transit ne peuvent être entreposés que dans des zones franches, des entrepôts francs et des entrepôts douaniers.		
— Case I.15: numéro d'immatriculation (wagon ou conteneur et camion), numéro de vol (avion) ou nom (navire); des informations distinctes doivent être fournies en cas de déchargement et de rechargement.		
— Case I.23: en ce qui concerne les conteneurs de vrac, il convient d'indiquer le numéro du conteneur et, le cas échéant, celui des scellés.		
— Cases I.26 et I.27: remplir en fonction du type de certificat (transit ou importation).		
— Case I.28: <i>Atelier de fabrication</i> : indiquer le numéro d'agrément vétérinaire de l'établissement de collecte enregistré.		

<b>Sang et produits sanguins d'équidés destinés à être utilisés à des fins techniques</b>			
<b>PAYS</b>	II. Health information	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.
<b>Partie II</b>			
<p>(<sup>1</sup>) JO L 273 du 10.10.2002, p. 1.</p> <p>(<sup>2</sup>) Biffer la mention inutile.</p> <p>(<sup>3</sup>) JO L 139 du 30.4.2004, p. 55.</p> <p>(<sup>4</sup>) JO L 224 du 18.8.1990, p. 42.</p> <p>— La couleur de la signature et du cachet doit être différente de celle du texte imprimé.</p> <p>— Note à l'intention de l'intéressé au chargement dans l'UE: le présent certificat est destiné exclusivement à des fins vétérinaires et doit accompagner l'envoi concerné jusqu'à son arrivée au poste d'inspection frontalier.</p>			
Vétérinaire officiel			
Nom (en capitales):		Titre et qualité:	
Date:		Signature:»	
Cachet:			

c) Le chapitre 4 D est remplacé par le texte suivant:

## «CHAPITRE 4 D

**Certificat sanitaire**

pour les produits sanguins traités ne provenant pas d'équidés, à utiliser pour la fabrication de produits techniques et destinés à être expédiés vers l'Union européenne ou à transiter par l'Union européenne (2)

**PAYS****Certificat vétérinaire vers l'UE**

<b>Partie I: Renseignements concernant le lot expédié</b>	I.1. Expéditeur <input type="checkbox"/> Nom Adresse Tél.		I.2. Numéro de référence du certificat		I.2.a		
			I.3. Autorité centrale compétente				
			I.4. Autorité locale compétente				
	I.5. Destinataire Nom Adresse Code postal Tél.		I.6. Intéressé au chargement au sein de l'UE Nom Adresse Code postal Tél.				
	I.7. Pays d'origine	Code ISO	I.8. Région d'origine	Code	I.9. Pays de destination	Code ISO	I.10.
	I.11. Lieu d'origine  Nom Adresse		Numéro d'agrément		I.12. Lieu de destination Entrepôt douanier <input type="checkbox"/>  Nom Adresse Code postal		Numéro d'agrément
	I.13. Lieu de chargement		I.14. Date du départ				
	I.15. Moyens de transport Avion <input type="checkbox"/> Navire <input type="checkbox"/> Wagon <input type="checkbox"/> Véhicule routier <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/> Identification: Référence documentaire:		I.16. PIF d'entrée dans l'UE				I.17.
	I.18. Description des marchandises				I.19. Code marchandise (code SH)  <b>30.02</b>		I.20. Quantité
	I.21. Température produit Ambiante <input type="checkbox"/> Réfrigérée <input type="checkbox"/> Congelée <input type="checkbox"/>		I.22. Nombre de conditionnements				
I.23. Numéro des scellés/des conteneurs		I.24. Type de conditionnement					
I.25. Marchandises certifiées aux fins de:  Usage technique <input type="checkbox"/>							
I.26. Pour transit par l'UE vers un pays tiers <input type="checkbox"/> Pays tiers Code ISO		I.27. Pour importation ou admission dans l'UE <input type="checkbox"/>					
I.28. Identification des marchandises  Espèce (Nom scientifique) Nature de la marchandise Numéro d'agrément des établissements Atelier de transformation Numéro du lot							

## PAYS

## Produits sanguins traités ne provenant pas d'équidés, à utiliser pour la fabrication de produits techniques

II.	Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.	
Partie II: certification	Je soussigné, vétérinaire officiel, déclare avoir lu et compris le règlement (CE) n° 1774/2002 <sup>(1)</sup> , et notamment son article 4, paragraphe 1, point c), son article 6 et son annexe VIII, chapitre IV, et certifie:			
	II.1.	que les produits sanguins décrits ci-dessus sont constitués de produits sanguins qui satisfont aux conditions énoncées ci-après;		
	II.2.	qu'ils sont constitués exclusivement de produits sanguins non destinés à la consommation humaine ou animale;		
	II.3.	qu'ils ont été préparés et entreposés dans une usine agréée, validée et contrôlée par l'autorité compétente conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 1774/2002 ou dans l'établissement de collecte et, le cas échéant, conformément à l'article 11 du règlement précité <sup>(2)</sup> exclusivement avec les sous-produits animaux suivants:		
	<sup>(2)</sup>	[— du sang d'animaux abattus, propre à la consommation humaine en vertu de la législation de l'Union mais non destiné à la consommation humaine pour des raisons commerciales;]		
	<sup>(2)</sup> et/ou	[— du sang d'animaux abattus, déclaré impropre à la consommation humaine mais exempt de tout signe de maladie transmissible aux êtres humains ou aux animaux et issu de carcasses propres à la consommation humaine en vertu de la législation de l'Union;]		
	<sup>(2)</sup> et/ou	[— du sang issu d'animaux autres que des ruminants abattus à l'abattoir après avoir été déclarés, à la suite d'une inspection ante mortem, propres à l'abattage à des fins de consommation humaine conformément à la législation de l'Union;]		
	<sup>(2)</sup> et/ou	[— du sang et des produits sanguins issus d'animaux vivants n'ayant présenté aucun signe clinique de maladie pouvant être transmise par ces produits aux êtres humains ou aux animaux;]		
	II.4.	qu'ils sont fabriqués à partir de sang prélevé ou collecté:		
	<sup>(2)</sup>	[dans des abattoirs agréés conformément à la législation de l'Union;]		
	<sup>(2)</sup> ou	[dans des abattoirs agréés et contrôlés par l'autorité compétente du pays tiers;]		
	<sup>(2)</sup> ou	[sur des animaux vivants séjournant dans des installations agréées et contrôlées par l'autorité compétente du pays tiers;]		
	<sup>(2)</sup> [II.5.	qu'ils ont subi, dans le cas de produits sanguins issus d'animaux appartenant aux taxons <i>Artiodactyla</i> , <i>Perissodactyla</i> et <i>Proboscidea</i> , y compris leurs hybrides, mais n'appartenant ni à la famille <i>Suidae</i> ni à la famille <i>Tayassuidae</i> , l'un des traitements mentionnés ci-après visant à garantir l'absence d'agents pathogènes de la fièvre aphteuse, de la stomatite vésiculeuse, de la peste bovine, de la peste des petits ruminants, de la fièvre de la vallée du Rift et de la fièvre catarrhale du mouton:		
	<sup>(2)</sup>	[un traitement thermique à une température de 65 °C durant au moins 3 heures, suivi d'un test d'efficacité;]		
	<sup>(2)</sup> ou	[une irradiation à 25 kGy par des radiations gamma, suivie d'un test d'efficacité;]		
<sup>(2)</sup> ou	[une modification du pH en pH 5 pendant 2 heures, suivie d'un test d'efficacité;]			
<sup>(2)</sup> ou	[un traitement thermique à cœur à une température d'au moins 80 °C, suivi d'un test d'efficacité;]			
<sup>(2)</sup> [II.6.	qu'ils ont subi, dans le cas de produits sanguins issus d'animaux appartenant aux familles <i>Suidae</i> et <i>Tayassuidae</i> , de volailles et d'autres espèces aviaires, l'un des traitements mentionnés ci-après visant à garantir l'absence d'agents pathogènes de la fièvre aphteuse, de la stomatite vésiculeuse, de la maladie vésiculeuse du porc, de la peste porcine classique, de la peste porcine africaine, de la maladie de Newcastle ou de l'influenza aviaire hautement pathogène en fonction de l'espèce:			
<sup>(2)</sup>	[un traitement thermique à une température de 65 °C durant au moins 3 heures, suivi d'un test d'efficacité;]			
<sup>(2)</sup> ou	[une irradiation à 25 kGy par des radiations gamma, suivie d'un test d'efficacité;]			
<sup>(2)</sup> ou	[un traitement thermique à cœur à une température d'au moins 80 °C pour les <i>Suidae/Tayassuidae</i> <sup>(2)</sup> et d'au moins 70 °C pour les volailles et autres espèces aviaires <sup>(2)</sup> , suivi d'un test d'efficacité;]			
<sup>(2)</sup> [II.7.	qu'ils ont subi, dans le cas de produits sanguins issus d'espèces autres que celles mentionnées au point II.5 ou II.6, le traitement mentionné ci-après ..... ;]			
II.8.	que les produits ont été:			
<sup>(2)</sup>	[conditionnés dans des bouteilles ou des sacs neufs ou stérilisés.]			

## PAYS

## Produits sanguins traités ne provenant pas d'équidés, à utiliser pour la fabrication de produits techniques

II. Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.
<p>(<sup>2</sup>) ou [transportés en vrac dans des conteneurs ou d'autres moyens de transport entièrement nettoyés et désinfectés au moyen d'un produit désinfectant approuvé par l'autorité compétente avant son utilisation,] le conditionnement extérieur ou les conteneurs étant munis d'étiquettes portant la mention «IMPROPRE À LA CONSOMMATION HUMAINE OU ANIMALE»;</p> <p>II.9. que les produits ont été entreposés dans un entrepôt fermé;</p> <p>II.10. que les produits ont fait l'objet de toutes les précautions nécessaires pour qu'ils ne soient pas contaminés par des agents pathogènes après le traitement.</p> <p><b>Notes</b></p> <p><b>Partie I</b></p> <p>— Case I.6: <i>Intéressé au chargement dans l'Union européenne</i>: cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit; elle peut l'être si le certificat accompagne des marchandises importées.</p> <p>— Case I.12: <i>Lieu de destination</i>: cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit. Les produits en transit ne peuvent être entreposés que dans des zones franches, des entrepôts francs et des entrepôts douaniers agréés à cet effet.</p> <p>— Case I.15: numéro d'immatriculation (wagon ou conteneur et camion), numéro de vol (avion) ou nom (navire); des informations distinctes doivent être fournies en cas de déchargement et de rechargement.</p> <p>— Case I.23: en ce qui concerne les conteneurs de vrac, il convient d'indiquer le numéro du conteneur et, le cas échéant, celui des scellés.</p> <p>— Cases I.26 et I.27: remplir en fonction du type de certificat (transit ou importation).</p> <p><b>Partie II</b></p> <p>(<sup>1</sup>) JO L 273 du 10.10.2002, p. 1.</p> <p>(<sup>2</sup>) Biffer la mention inutile.</p> <p>— La couleur de la signature et du cachet doit être différente de celle du texte imprimé.</p> <p>— Note à l'attention de l'intéressé au chargement dans l'Union européenne: le présent certificat est destiné exclusivement à des fins vétérinaires et doit accompagner l'envoi concerné jusqu'à son arrivée au poste d'inspection frontalier.</p>		
<p>Vétérinaire officiel</p> <p>Nom (en capitales):</p> <p>Date:</p> <p>Cachet:</p> <p>Titre et qualité:</p> <p>Signature:»</p>		

d) Le chapitre 18 suivant est ajouté:

## «CHAPITRE 18

**Certificat sanitaire**

pour les cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) ainsi que les onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons), destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements et destinés à être expédiés vers l'Union européenne ou à transiter par l'Union européenne <sup>(2)</sup>

**PAYS****Certificat vétérinaire vers l'UE**

<b>Partie I: Renseignements concernant le lot expédié</b>	I.1. Expéditeur Nom Adresse Tél.		I.2. Numéro de référence du certificat		I.2.a			
			I.3. Autorité centrale compétente					
			I.4. Autorité locale compétente					
	I.5. Destinataire Nom Adresse Code postal Tél.		I.6. Intéressé au chargement au sein de l'UE Nom Adresse Code postal Tél.					
	I.7. Pays d'origine	Code ISO	I.8. Région d'origine	Code	I.9. Pays de destination	Code ISO	I.10. Région de destination	Code
	I.11. Lieu d'origine Nom Adresse		Numéro d'agrément		I.12. Lieu de destination Entrepôt douanier <input type="checkbox"/> Nom Adresse Code postal			Numéro d'agrément
	I.13. Lieu de chargement		I.14. Date du départ					
	I.15. Moyens de transport Avion <input type="checkbox"/> Navire <input type="checkbox"/> Wagon <input type="checkbox"/> Véhicule routier <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>		I.16. PIF d'entrée dans l'UE					
	Identification: Référence documentaire:		I.17. Numéro(s) CITES					
	I.18. Description des marchandises				I.19. Code marchandise (code SH)		I.20. Quantité	
	I.21. Température produit Ambiante <input type="checkbox"/> Réfrigérée <input type="checkbox"/> Congelée <input type="checkbox"/>				I.22. Nombre de conditionnements			
	I.23. Numéro des scellés/des conteneurs				I.24. Type de conditionnement			
	I.25. Marchandises certifiées aux fins de: Aliments pour animaux <input type="checkbox"/> Transformation <input type="checkbox"/> Usage technique <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>							
I.26. Pour transit par l'UE vers un pays tiers <input type="checkbox"/> Pays tiers Code ISO				I.27. Pour importation ou admission dans l'UE <input type="checkbox"/>				
I.28. Identification des marchandises Espèce (Nom scientifique) Numéro d'agrément des établissements Poids net Numéro du lot Atelier de transformation								

## PAYS

## Cornes, produits à base de corne, onglons et produits à base d'onglons destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements

II. Informations sanitaires	II.a. Numéro de référence du certificat	II.b.
<p>II.1. Je soussigné, vétérinaire officiel, déclare avoir lu et compris le règlement (CE) n° 1774/2002 <sup>(1)</sup>, notamment son annexe VIII, chapitre XV, et certifie que les cornes et produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne), et que les onglons et produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons) <sup>(2)</sup> décrits ci-dessus:</p> <p>(<sup>2</sup>) [proviennent d'animaux qui ont été abattus dans un abattoir après avoir été déclarés, à la suite d'une inspection ante mortem, propres à l'abattage à des fins de consommation humaine;]</p> <p>(<sup>2</sup>) ou [proviennent d'animaux n'ayant présenté aucun signe clinique de maladie pouvant être transmise par ces produits aux êtres humains ou aux animaux;]</p> <p>II.2. ont, s'il s'agit de cornes, subi un traitement thermique pendant une heure à une température à cœur d'au moins 80 °C;</p> <p>II.3. doivent, s'il s'agit de cornes, avoir été séparées du crâne par application d'une méthode laissant la cavité crânienne intacte;</p> <p>II.4. font l'objet de toutes les précautions nécessaires, à tout stade de la transformation, de l'entreposage ou du transport, pour que soit évitée une contamination croisée;</p> <p>II.5. ont été conditionnés:</p> <p>(<sup>2</sup>) [dans un conditionnement ou des récipients neufs,]</p> <p>(<sup>2</sup>) ou [dans des véhicules ou dans des conteneurs pour vrac désinfectés avant le chargement à l'aide d'un produit approuvé par l'autorité compétente,]</p> <p>et [la nature du sous-produit animal est indiquée sur le conditionnement, les récipients ou les conteneurs, lesquels sont munis d'étiquettes portant la mention «IMPROPRE A LA CONSOMMATION HUMAINE ET ANIMALE», ainsi que le nom et l'adresse de l'établissement de destination dans l'Union européenne].</p>		
<b>Notes</b>		
<b>Partie I</b>		
<p>— Case I.6: <i>Intéressé au chargement dans l'UE</i>: cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit; elle peut l'être si le certificat accompagne des marchandises importées.</p> <p>— Case I.12: <i>Lieu de destination</i>: cette case ne doit être remplie que si le certificat accompagne des marchandises en transit. Les produits en transit ne peuvent être entreposés que dans des zones franches, des entrepôts francs et des entrepôts douaniers.</p> <p>— Case I.15: numéro d'immatriculation (wagon ou conteneur et camion), numéro de vol (avion) ou nom (navire); des informations distinctes doivent être fournies en cas de déchargement et de rechargement.</p> <p>— Case I.23: en ce qui concerne les conteneurs de vrac, il convient d'indiquer le numéro du conteneur et, le cas échéant, celui des scellés.</p> <p>— Cases I.26 et I.27: remplir en fonction du type de certificat (transit ou importation).</p> <p>— Case I.28: <i>Nature de la marchandise</i>.</p>		
<b>Partie II</b>		
<p>(<sup>1</sup>) JO L 273 du 10.10.2002, p. 1.</p> <p>(<sup>2</sup>) Biffer la mention inutile.</p> <p>(<sup>3</sup>) Nature du produit: cornes, produits à base de corne, onglons, produits à base d'onglons.</p> <p>— La couleur de la signature et du cachet doit être différente de celle du texte imprimé.</p> <p>— Note à l'intention de l'intéressé au chargement dans l'UE: le présent certificat est destiné exclusivement à des fins vétérinaires et doit accompagner l'envoi concerné jusqu'à son arrivée au poste d'inspection frontalier.</p>		
<p>Vétérinaire officiel</p> <p>Nom (en capitales): _____ Titre et qualité: _____</p> <p>Date: _____ Signature:» _____</p> <p>Cachet: _____</p>		

3) L'annexe XI est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE XI

**Listes des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine**

L'inscription d'un pays tiers sur l'une des listes qui suivent est une condition nécessaire, mais non suffisante à l'importation des produits concernés en provenance de ce pays tiers. Les importations doivent en outre respecter les exigences sanitaires et de police sanitaire applicables. Les descriptions qui suivent visent les territoires ou parties de ces territoires à partir desquels les importations de certains sous-produits animaux sont permises, conformément aux indications figurant dans le certificat sanitaire ou la déclaration correspondants établis à l'annexe X.

PARTIE I

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de lait et de produits à base de lait (certificat sanitaire du chapitre 2)**

Les pays tiers autorisés figurant sur la liste de l'annexe I de la décision 2004/438/CE de la Commission <sup>(1)</sup>.

PARTIE II

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de protéines animales transformées (à l'exclusion des farines de poisson) (certificat sanitaire du chapitre 1)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement Règlement (UE) n° 206/2010 de la Commission <sup>(2)</sup>.

PARTIE III

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de farines et d'huiles de poisson (certificats sanitaires des chapitres 1 et 9)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II de la décision 2006/766/CE de la Commission <sup>(3)</sup>.

PARTIE IV

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de graisses fondues (à l'exclusion des huiles de poisson) (certificats sanitaires des chapitres 10 A et 10 B)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010.

PARTIE V

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de produits sanguins en tant que matières premières pour aliments des animaux (certificat sanitaire du chapitre 4 B)**

A. *Produits sanguins d'ongulés*

Les pays tiers ou parties de pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, en provenance desquels l'importation de toutes les catégories de viandes fraîches des espèces correspondantes est autorisée.

B. *Produits sanguins issus d'autres espèces*

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010.

PARTIE VI

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de sous-produits animaux et de produits sanguins d'origine animale (à l'exclusion des produits sanguins provenant d'équidés) destinés à être utilisés à des fins techniques, y compris pharmaceutiques (certificats sanitaires des chapitres 4 C et 8)**

A. Produits sanguins

1. Produits sanguins non traités issus d'ongulés

Les pays tiers ou parties de pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, en provenance desquels l'importation de viandes fraîches de toute espèce domestique d'ongulés est autorisée, et uniquement pendant la période mentionnée dans les colonnes 7 et 8 de ladite partie

— (JP) Japon.

## 2. Produits sanguins non traités issus de volailles et d'autres espèces aviaires

Les pays tiers ou parties de pays tiers figurant sur la liste de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008 de la Commission <sup>(4)</sup>

— (JP) Japon.

## 3. Produits sanguins non traités issus d'autres animaux

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 119/2009 de la Commission <sup>(5)</sup>

— (JP) Japon.

## 4. Produits sanguins traités issus de toute espèce

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 119/2009

— (JP) Japon.

## B. Sous-produits animaux destinés à un usage pharmaceutique

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 119/2009, auxquels s'ajoutent les pays tiers suivants:

— (JP) Japon,

— (PH) Philippines,

— (TW) Taïwan.

## C. Sous-produits animaux destinés à être utilisés à des fins techniques autres que pharmaceutiques Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, en provenance desquels l'importation de cette catégorie de viandes fraîches des espèces correspondantes est autorisée, de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 119/2009.

## PARTIE VII A

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de sous-produits animaux destinés à la fabrication d'aliments pour animaux familiers (certificat sanitaire du chapitre 3 F)**

## A. Sous-produits animaux issus d'équidés et de bovins, d'ovins, de caprins et de porcins, comprenant les animaux sauvages et d'élevage

Les pays tiers ou parties de pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, en provenance desquels l'importation de viandes fraîches des espèces correspondantes destinées à la consommation humaine est autorisée.

## B. Matières premières issues de volailles, y compris les ratites et le gibier à plumes sauvage:

Les pays tiers ou parties de pays tiers en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de volailles, figurant sur la liste de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008.

## C. Matières premières issues de poissons

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II de la décision 2006/766/CE.

## D. Matières premières issues d'autres mammifères terrestres sauvages et de léporidés:

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 119/2009, en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de la même espèce.

## PARTIE VII B

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation d'aliments crus pour animaux familiers destinés à être expédiés vers l'Union européenne en vue de leur vente directe ou de sous-produits animaux servant à l'alimentation des animaux d'élevage à fourrure (certificat sanitaire du chapitre 3 D)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008, en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de la même espèce et pour lesquels seules les viandes avec os sont autorisées.

En ce qui concerne les matières issues de poissons, les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II de la décision 2006/766/CE.

#### PARTIE VII C

##### **Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de viscères aromatiques servant à la fabrication d'aliments pour animaux familiers destinés à être expédiés vers l'Union européenne (certificat sanitaire du chapitre 3 E)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010 ou de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008, en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de la même espèce et pour lesquels seules les viandes avec os sont autorisées.

En ce qui concerne les viscères aromatiques issus de matières issues de poissons, les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II de la décision 2006/766/CE.

#### PARTIE VIII

##### **Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de soies de porc (certificats sanitaires des chapitres 7 A et 7 B)**

A. En ce qui concerne les soies de porc non traitées, les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010 qui ont été indemnes de peste porcine africaine durant les douze mois précédant la date d'importation.

B. En ce qui concerne les soies de porc traitées, les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, qui peuvent ne pas avoir été indemnes de peste porcine africaine durant les douze mois précédant la date d'importation.

#### PARTIE IX

##### **Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de lisier transformé et de produits transformés à base de lisier destinés au traitement des sols (certificat sanitaire du chapitre 17)**

En ce qui concerne le lisier transformé et les produits transformés à base de lisier, les pays tiers figurant sur la liste:

- a) de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010;
- b) de l'annexe I de la décision 2004/211/CE de la Commission <sup>(6)</sup>; ou
- c) de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008.

#### PARTIE X

##### **Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation d'aliments pour animaux familiers et d'articles à mastiquer (certificats sanitaires des chapitres 3 A, 3 B et 3 C)**

Pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, auxquels s'ajoutent les pays tiers suivants:

- (JP) Japon,
- (EC) Équateur <sup>(7)</sup>,
- (LK) Sri Lanka <sup>(8)</sup>,
- (TW) Taïwan <sup>(9)</sup>.

#### PARTIE XI

##### **Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de gélatine, de protéines hydrolysées, de collagène, de phosphate dicalcique et de phosphate tricalcique (certificats sanitaires des chapitres 11 et 12)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, auxquels s'ajoutent les pays tiers suivants:

- (KR) Corée du Sud <sup>(10)</sup>,
- (MY) Malaisie <sup>(10)</sup>,

- (PK) Pakistan <sup>(10)</sup>,
- (TW) Taïwan <sup>(10)</sup>.

## PARTIE XII

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de produits apicoles (certificat sanitaire du chapitre 13)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010.

## PARTIE XIII

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de sang et de produits sanguins d'équidés (certificat sanitaire du chapitre 4 A)**

- A. Sang et produits sanguins non traités: les pays tiers ou parties de pays tiers figurant à l'annexe I de la décision 2004/211/CE, en provenance desquels l'importation d'équidés d'élevage et de rente est autorisée.
- B. Produits sanguins traités: les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches d'équidés domestiques.

## PARTIE XIV

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de peaux d'ongulés (certificats sanitaires des chapitres 5 A, 5 B et 5 C)**

- A. En ce qui concerne les peaux fraîches ou réfrigérées d'ongulés, les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de la même espèce.
- B. En ce qui concerne les peaux traitées d'ongulés, les pays tiers ou parties de pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010.
- C. En ce qui concerne les peaux traitées de ruminants destinées à être expédiées vers l'Union, qui ont été isolées pendant 21 jours ou qui seront transportées pendant 21 jours sans interruption avant l'importation, tout pays tiers.

## PARTIE XV

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de trophées de chasse (certificats sanitaires des chapitres 6 A et 6 B)**

- A. En ce qui concerne les trophées de chasse traités d'oiseaux et d'ongulés constitués uniquement d'os, de cornes, d'onglons, de griffes, de bois, de dents ou de peaux, tout pays tiers.
- B. En ce qui concerne les trophées de chasse d'oiseaux constitués de parties entières n'ayant pas subi de traitement, les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008, en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de volaille, auxquels s'ajoutent les pays suivants:
  - (GL) Groenland,
  - (TN) Tunisie.
- C. En ce qui concerne les trophées de chasse d'ongulés constitués de parties entières n'ayant pas subi de traitement, les pays tiers figurant dans les colonnes appropriées pour les viandes fraîches d'ongulés de l'annexe II, partie 1 du règlement (UE) n° 206/2010, compte tenu de toute restriction prévue dans la colonne des remarques spéciales pour les viandes fraîches.

## PARTIE XVI

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation d'ovoproduits non destinés à la consommation humaine susceptibles d'être utilisés comme matières premières pour aliments des animaux (certificat sanitaire du chapitre 15)**

Les pays tiers figurant sur la liste de l'annexe II, partie 1, du règlement (UE) n° 206/2010, et les pays tiers ou parties de pays tiers en provenance desquels les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de volaille, figurant sur la liste de l'annexe I, partie 1, du règlement (CE) n° 798/2008.

## PARTIE XVII

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation d'os et de produits à base d'os (à l'exclusion de la farine d'os), de cornes et de produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) et d'onglons et de produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons) non destinés à servir de matières premières pour aliments des animaux, d'engrais organiques ou d'amendements de sol (déclaration du chapitre 16)**

Tout pays tiers.

## PARTIE XVIII

**Liste des pays tiers en provenance desquels les États membres peuvent autoriser l'importation de cornes et de produits à base de corne (à l'exclusion de la farine de corne) ainsi que d'onglons et de produits à base d'onglons (à l'exclusion de la farine d'onglons), destinés à la production d'engrais organiques ou d'amendements (certificat sanitaire du chapitre 18)**

Tout pays tiers.

---

<sup>(1)</sup> JO L 154 du 30.4.2004, p. 72.

<sup>(2)</sup> JO L 73, du 20.3.2010, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 320 du 18.11.2006, p. 53.

<sup>(4)</sup> JO L 226 du 23.8.2008, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 39 du 10.2.2009, p. 12.

<sup>(6)</sup> JO L 73 du 11.3.2004, p. 1.

<sup>(7)</sup> Uniquement les aliments pour animaux familiers issus de poissons.

<sup>(8)</sup> Uniquement les articles à mastiquer fabriqués à partir de peaux d'ongulés.

<sup>(9)</sup> Uniquement les aliments transformés pour animaux familiers destinés aux poissons d'ornement.

<sup>(10)</sup> Uniquement la gélatine.»

**RÈGLEMENT (UE) N° 596/2010 DE LA COMMISSION****du 7 juillet 2010****adaptant le règlement (CE) n° 1019/2002 relatif aux normes de commercialisation de l'huile d'olive,  
en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité d'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie,

vu l'acte d'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie, et notamment son article 56,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient d'apporter une adaptation technique au règlement (CE) n° 1019/2002 de la Commission <sup>(1)</sup> en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne.
- (2) L'article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1019/2002 établit que les États membres communiquent à la Commission les mesures nécessaires pour le respect dudit règlement y compris concernant le régime de sanctions au plus tard le 31 décembre 2002. Afin de donner la possibilité à la Bulgarie et à la Roumanie de remplir cette obligation, il y a lieu de prévoir pour lesdits États une date postérieure à leur adhésion.

(3) Il y a lieu donc de modifier le règlement (CE) n° 1019/2002 en conséquence.

(4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de l'organisation commune des marchés agricoles,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

À l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1019/2002, l'alinéa suivant est ajouté:

«La Bulgarie et la Roumanie communiquent à la Commission les mesures visées au premier alinéa au plus tard le 31 décembre 2010 ainsi que les modifications desdites mesures avant la fin du mois suivant celui de leur adoption.»

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2010.

Par la Commission  
Le président  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 155 du 14.6.2002, p. 27.

**RÈGLEMENT (UE) N° 597/2010 DE LA COMMISSION****du 7 juillet 2010****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») <sup>(1)</sup>,vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes <sup>(2)</sup>, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 8 juillet 2010.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2010.

*Par la Commission,  
au nom du président,*

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et  
du développement rural*

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

## ANNEXE

**Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers <sup>(1)</sup>	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	MA	56,2
	MK	65,6
	TR	50,2
	ZZ	57,3
0707 00 05	MK	41,0
	TR	121,6
	ZZ	81,3
0709 90 70	TR	104,4
	ZZ	104,4
0805 50 10	AR	86,0
	TR	111,6
	UY	91,0
	ZA	101,7
	ZZ	97,6
0808 10 80	AR	91,2
	BR	73,4
	CA	83,2
	CL	87,1
	CN	68,9
	NZ	116,0
	US	111,3
	UY	116,3
	ZA	96,8
	ZZ	93,8
0808 20 50	AR	88,4
	CL	132,0
	CN	98,4
	NZ	189,1
	ZA	106,8
	ZZ	122,9
0809 10 00	TR	222,5
	ZZ	222,5
0809 20 95	TR	302,3
	US	512,6
	ZZ	407,5
0809 30	AR	137,1
	TR	164,8
	ZZ	151,0
0809 40 05	IL	132,2
	US	110,3
	ZZ	121,3

<sup>(1)</sup> Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

**RÈGLEMENT (UE) N° 598/2010 DE LA COMMISSION****du 7 juillet 2010****modifiant le règlement (UE) n° 576/2010 fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») <sup>(1)</sup>,vu le règlement (CE) n° 1249/96 de la Commission du 28 juin 1996 portant modalités d'application du règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales <sup>(2)</sup>, et notamment son article 2, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Les droits à l'importation dans le secteur des céréales applicables à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 ont été fixés par le règlement (UE) n° 576/2010 de la Commission <sup>(3)</sup>.

- (2) La moyenne des droits à l'importation calculée s'étant écartée de 5 EUR/t du droit fixé, un ajustement correspondant des droits à l'importation fixés par le règlement (UE) n° 576/2010 doit donc intervenir.

- (3) Il y a lieu de modifier le règlement (UE) n° 576/2010 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les annexes I et II du règlement (UE) n° 576/2010 sont remplacées par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 8 juillet 2010.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2010.

*Par la Commission,  
au nom du président,*

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et  
du développement rural*

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 161 du 29.6.1996, p. 125.

<sup>(3)</sup> JO L 166 du 1.7.2010, p. 11.

## ANNEXE I

**Droits à l'importation des produits visés à l'article 136, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1234/2007 applicables à partir du 8 juillet 2010**

Code NC	Désignation des marchandises	Droit à l'importation <sup>(1)</sup> (EUR/t)
1001 10 00	FROMENT (blé) dur de haute qualité	0,00
	de qualité moyenne	0,00
	de qualité basse	0,00
1001 90 91	FROMENT (blé) tendre, de semence	0,00
ex 1001 90 99	FROMENT (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence	0,00
1002 00 00	SEIGLE	23,38
1005 10 90	MAÏS de semence autre qu'hybride	5,34
1005 90 00	MAÏS, autre que de semence <sup>(2)</sup>	5,34
1007 00 90	SORGHO à grains autre qu'hybride d'ensemencement	23,38

<sup>(1)</sup> Pour les marchandises arrivant dans la Communauté par l'océan Atlantique ou via le canal de Suez, l'importateur peut bénéficier, en application de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1249/96, d'une diminution des droits de:

- 3 EUR/t, si le port de déchargement se trouve en mer Méditerranée ou en mer Noire,
- 2 EUR/t, si le port de déchargement se trouve au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Lettonie, en Lituanie, en Pologne, en Finlande, en Suède, au Royaume-Uni ou sur la côte atlantique de la Péninsule ibérique.

<sup>(2)</sup> L'importateur peut bénéficier d'une réduction forfaitaire de 24 EUR par tonne lorsque les conditions établies à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1249/96 sont remplies.

## ANNEXE II

## Éléments de calcul des droits fixés à l'annexe I

30.6.2010-6.7.2010

1) Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1249/96:

(EUR/t)

	Blé tendre <sup>(1)</sup>	Maïs	Blé dur, qualité haute	Blé dur, qualité moyenne <sup>(2)</sup>	Blé dur, qualité basse <sup>(3)</sup>	Orge
Bourse	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotation	170,70	111,08	—	—	—	—
Prix FOB USA	—	—	139,88	129,88	109,88	78,42
Prime sur le Golfe	—	14,26	—	—	—	—
Prime sur Grands Lacs	40,50	—	—	—	—	—

<sup>(1)</sup> Prime positive de 14 EUR/t incorporée [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].<sup>(2)</sup> Prime négative de 10 EUR/t [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].<sup>(3)</sup> Prime négative de 30 EUR/t [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].

2) Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1249/96:

Frais de fret: Golfe du Mexique–Rotterdam: 26,36 EUR/t

Frais de fret: Grands Lacs–Rotterdam: 55,23 EUR/t

# DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2010/47/UE DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

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

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

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

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

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

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

### *Article premier*

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

### *Article 2*

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

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

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

<sup>(1)</sup> JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

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

*Article 3*

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

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

## ANNEXE

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

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

## «ANNEXE I

(recto)

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

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

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

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

## Notes:

- <sup>(a)</sup> Catégorie de véhicule conformément à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).
- <sup>(b)</sup> Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).
- <sup>(c)</sup> S'il est connu.
- <sup>(d)</sup> «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.
- <sup>(e)</sup> Les défauts sont indiqués au verso.
- <sup>(f)</sup> Méthodes d'essai et lignes directrices pour l'appréciation des défauts conformément à l'annexe II de la directive 2009/40/CE modifiée par la directive 2010/48/UE.

(verso)

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

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

## «ANNEXE II

## TABLE DES MATIÈRES

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

## 1. INTRODUCTION

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

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

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

## 2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

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

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

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

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

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

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

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

Point	Méthode	Anomalies
		b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.
8.2.2.2. Opacité  (E)	<p>a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée.</p> <p>b) Mise en condition du véhicule:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2. Exigences concernant la mise en condition: <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>ii) Le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</li> </ol> </li> </ol> <p>c) Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le moteur et, le cas échéant, le turbo-compresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</li> <li>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;</li> <li>3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour</li> </ol>	<p>a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>(a)</sup>, l'opacité excède le niveau enregistré sur la plaque de constructeur apposée sur le véhicule;</p> <p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences <sup>(a)</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> </ul> <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences <sup>(a)</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>(b)</sup>,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(c)</sup>.</li> </ul> <p>c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>

Point	Méthode	Anomalies
	<p>les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>;</p> <p>4. les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5. Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge, et compte tenu des tolérances appropriées, sont largement inférieures aux valeurs limites.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	

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

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

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

(4) 2,2 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>.

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

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

NOTES:

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

**DIRECTIVE 2010/48/UE DE LA COMMISSION****du 5 juillet 2010****adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et de la concurrence équitable, il importe de veiller à ce que les véhicules en circulation soient correctement entretenus et contrôlés afin de maintenir leurs performances comme le garantit la réception, sans dégradation excessive, pendant toute leur durée de vie.
- (2) Les normes et méthodes, telles que visées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2009/40/CE doivent être définies plus en détail et adaptées au progrès technique afin d'améliorer le contrôle technique des véhicules à moteur dans l'Union européenne, au meilleur coût.
- (3) Il convient de tenir compte des conclusions de deux projets, *Autofore* <sup>(2)</sup> et *Idelsy* <sup>(3)</sup>, consacrés récemment aux futures options en matière de contrôle technique des véhicules, et du résultat d'un dialogue ouvert et factuel avec les acteurs du secteur.
- (4) L'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes dans la liste des points à contrôler.
- (5) Afin de parvenir à une harmonisation plus poussée du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun des points à contrôler.
- (6) Pour faciliter cette harmonisation accrue et pour des raisons de cohérence des normes, il convient de dresser une liste non exhaustive des principaux motifs de refus des véhicules, comme celle qui existe déjà pour les systèmes de freinage, mais pour tous les points à contrôler.
- (7) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. Il convient donc le cas échéant de prévoir des exigences particulières pour certaines catégories de véhicules.
- (8) Des États membres, en application de l'article 5, point e), de la directive 2009/40/CE, ont étendu à d'autres catégories de véhicules l'obligation de contrôle technique périodique. Aux fins d'une harmonisation accrue du contrôle, il convient d'adopter des méthodes et normes pour ces catégories de véhicules. Les contrôles devraient être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.
- (9) Outre les points concernant la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement, le contrôle doit également permettre d'identifier le véhicule afin de garantir l'application des contrôles et normes appropriés, de permettre l'enregistrement des résultats du contrôle ainsi que l'application d'autres dispositions légales.
- (10) Afin de faciliter le fonctionnement du marché intérieur et d'améliorer les méthodes de contrôle technique automobile, les résultats d'un contrôle doivent être consignés dans un certificat indiquant certains éléments essentiels.
- (11) Il convient de poursuivre les travaux visant à définir de nouvelles procédures de contrôle concernant l'état d'entretien des véhicules à moteur diesel, notamment en ce qui concerne les émissions de NO<sub>x</sub> et de particules, afin de tenir compte des nouveaux systèmes de posttraitement des émissions.
- (12) Les mesures prévues dans la présente directive sont conformes à l'avis du comité sur l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, institué par l'article 7 de la directive 2009/40/CE,

<sup>(1)</sup> JO L 141 du 6.6.2009, p. 12.<sup>(2)</sup> Étude *Autofore* sur les options futures pour le contrôle technique automobile dans l'Union européenne: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore_en.htm)<sup>(3)</sup> *Idelsy Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI* (initiative concernant le contrôle des systèmes électroniques installés sur les véhicules à moteur lors du contrôle technique automobile): [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/idelsy\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/idelsy_en.htm)

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

L'annexe II de la directive 2009/40/CE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

*Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2011, à l'exception des dispositions du paragraphe 3 de l'annexe II, qui s'appliquent à compter du 31 décembre 2013. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

*Article 3*

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

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

*Par la Commission*

*Le président*

José Manuel BARROSO

## ANNEXE

L'annexe II de la directive 2009/40/CE est remplacée par le texte suivant:

## «ANNEXE II

**POINTS DE CONTRÔLE OBLIGATOIRES**

## TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction
2. Étendue du contrôle
3. Certificat de contrôle technique
4. Exigences minimales de contrôle
  0. Identification du véhicule
    1. Équipements de freinage
    2. Direction
    3. Visibilité
    4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique
    5. Essieux, roues, pneumatiques, suspension
    6. Châssis et accessoires du châssis
    7. Équipements divers
    8. Nuisances
  9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers M2 et M3

**1. INTRODUCTION**

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler; elle expose en détail la méthode de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Les autorités compétentes des États membres doivent arrêter, pour les cas où le véhicule présente des défauts sur les points de contrôle énumérés, une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule est autorisé à circuler jusqu'à ce qu'il satisfasse à un nouveau contrôle technique.

Le contrôle porte au moins sur les points indiqués ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé dans l'État membre en question.

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

Tous les points énumérés doivent être considérés comme obligatoires lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors d'un contrôle périodique.

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

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

**2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE**

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

- 0) identification du véhicule;
- 1) équipements de freinage;
- 2) direction;

- 3) visibilité;
- 4) éclairage et éléments du circuit électrique;
- 5) essieux, roues, pneumatiques, suspension;
- 6) châssis et accessoires du châssis;
- 7) équipements divers;
- 8) nuisances;
- 9) contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers M2 et M3.

### 3. CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

L'exploitant ou le conducteur du véhicule doit être informé par écrit des déficiences, du résultat du contrôle et de ses conséquences juridiques.

Les certificats de contrôle technique délivrés en cas de contrôles périodiques obligatoires des véhicules doivent comporter au moins les indications suivantes:

- 1) numéro d'identification du véhicule;
- 2) numéro de la plaque d'immatriculation et symbole du pays d'immatriculation;
- 3) lieu et date du contrôle;
- 4) kilométrage au moment du contrôle, si disponible;
- 5) classe du véhicule, si disponible;
- 6) déficiences constatées (il est recommandé de suivre l'ordre numérique du point 5 de la présente annexe) et leur catégorie;
- 7) évaluation globale du véhicule;
- 8) date du prochain contrôle (si cette information n'est pas communiquée par d'autres moyens);
- 9) nom de l'organisme de contrôle et signature, ou identification, du contrôleur responsable.

### 4. EXIGENCES MINIMALES DE CONTRÔLE

Le contrôle doit porter au moins sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes indiquées. Les motifs de refus sont des exemples de déficiences qui peuvent être constatées.

Rubrique	Méthode	Causes de la déficience
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>		
0.1. Plaque d'immatriculation [si prévu par les exigences <sup>(4)</sup> ]	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber. b) Numéro manquant ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.
0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. <i>Note:</i> Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Axe trop serré. b) Usure ou jeu excessif.
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. <i>Note:</i> Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Réserve de course excessive ou insuffisante. b) Mauvais retour de la commande de freinage. c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou lisse.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression/vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr n'est pas conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . c) La soupape de protection multicircuits ou la soupape de surpression ne fonctionne pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Endommagement externe susceptible d'affecter le fonctionnement du système de freinage.
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Défectuosité ou dysfonctionnement du manomètre ou de l'indicateur.
1.1.5. Robinet de freinage à commande manuelle.	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Commande fissurée ou endommagée, usure excessive. b) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé. c) Raccords mal fixés ou fuites. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Commande manquante, endommagée ou inopérante. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur de dysfonctionnement allumé.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
1.1.7. Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Robinet endommagé ou fuite d'air excessive.</li> <li>b) Pertes d'huile excessives provenant du compresseur.</li> <li>c) Robinet mal fixé ou mal monté.</li> <li>d) Fuite ou perte de liquide hydraulique.</li> </ul>
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Robinet ou soupape à fermeture automatique défectueux.</li> <li>b) Robinet ou soupape mal fixé ou mal monté.</li> <li>c) Fuites excessives.</li> <li>d) Mauvais fonctionnement</li> </ul>
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Réservoir endommagé, corrodé ou percé.</li> <li>b) Purgeur inopérant.</li> <li>c) Réservoir mal fixé ou mal monté.</li> </ul>
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.</li> <li>b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche.</li> <li>c) Maître-cylindre mal fixé.</li> <li>d) Niveau de liquide de frein insuffisant.</li> <li>e) Bouchon du réservoir de maître-cylindre manquant.</li> <li>f) Témoin de liquide de freins allumé ou défectueux.</li> <li>g) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alarme en cas de niveau insuffisant du liquide.</li> </ul>
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</li> <li>b) Conduites ou raccords non étanches.</li> <li>c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.</li> <li>d) Conduites mal placées.</li> </ul>
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</li> <li>b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts.</li> <li>c) Flexibles ou raccords non étanches.</li> <li>d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression.</li> <li>e) Flexibles poreux.</li> </ul>
1.1.13. Garnitures et plaquettes de freins	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette.</li> <li>b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).</li> <li>c) Garniture ou plaquette manquante.</li> </ul>
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		<ul style="list-style-type: none"> <li>b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).</li> <li>c) Tambour ou disque manquant.</li> <li>d) Flasque mal fixé.</li> </ul>
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Câbles endommagés, flambage.</li> <li>b) Usure ou corrosion excessive d'un composant.</li> <li>c) Câble ou articulation mal fixé.</li> <li>d) Guide de câble défectueux.</li> <li>e) Entrave du mouvement du système de freinage.</li> <li>f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.</li> </ul>
1.1.16. Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Cylindre fissuré ou endommagé.</li> <li>b) Étanchéité insuffisante du cylindre.</li> <li>c) Fixation insuffisante ou mauvais montage du cylindre.</li> <li>d) Corrosion excessive du cylindre.</li> <li>e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.</li> <li>f) Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.</li> </ul>
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Liaison défectueuse.</li> <li>b) Mauvais réglage de la liaison.</li> <li>c) Mécanisme grippé ou inopérant</li> <li>d) Mécanisme manquant.</li> <li>e) Plaque signalétique manquante.</li> <li>f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>(*)</sup></li> </ul>
1.1.18. Leviers-cames et indicateurs	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.</li> <li>b) Levier défectueux.</li> <li>c) Mauvais montage ou remontage.</li> </ul>
1.1.19. Système de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvais montage ou défaut de connexion.</li> <li>b) Système manifestement défectueux ou manquant.</li> </ul>
1.1.20. Commande automatique des freins de remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage.</li> <li>b) Fuite d'air ou d'antigel.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		<p>c) Fixation insuffisante ou mauvais montage d'un élément.</p> <p>d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant (1).</p>
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	<p>a) Manquant.</p> <p>b) Endommagées, inutilisables ou non étanches.</p>
1.2. Performances et efficacité du freinage de service		
1.2.1. Performances	Essai sur frein mètre ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>b) L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.</p> <p>c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</p> <p>d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.</p> <p>e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.</p>
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur frein mètre ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3 500 kg doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Les résultats minimaux figurant ci-après ne sont pas obtenus:</p> <p>pour les véhicules immatriculés pour la première fois après l'entrée en vigueur de la présente directive:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégorie N1: 50 %</li> <li>— catégorie M1: 58 %</li> <li>— catégories M2 et M3: 50 %</li> <li>— catégories N2 et N3: 50 %</li> <li>— catégories O2 (XX) (2), O3 et O4 <ul style="list-style-type: none"> <li>— semi-remorques: 45 %</li> <li>— remorques: 50 %</li> </ul> </li> </ul> <p>pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant l'entrée en vigueur de la présente directive:</p> <p>catégorie N1: 45 %</p> <p>catégories M1, M2 et M3: 50 % (2)</p> <p>catégories N2 et N3: 43 % (3)</p> <p>catégories O2 (XX) (2), O3 et O4: 40 % (4)</p> <p>autres catégories (XX) (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégories L (freins avant et arrière): <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégorie L1e: 42 %</li> <li>— catégories L2e, L6e: 40 %</li> <li>— catégorie L3e: 50 %</li> <li>— catégorie L4e: 46 %</li> <li>— catégories L5e, L7e: 44 %</li> </ul> </li> <li>— catégories L (freins arrière): <ul style="list-style-type: none"> <li>— toutes les catégories: 25 %</li> </ul> </li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</li> <li>b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.</li> <li>c) Absence de progressivité du freinage (broutement).</li> </ul>
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	Un effort de freinage inférieur à 50 % ( <sup>5</sup> ) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Essai sur un frein mètre et/ou lors d'un essai sur route à l'aide d'un décéléromètre.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un frein mètre ou sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu. Les véhicules de transport de marchandises doivent si possible être testés en charge.	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et si possible essai de fonctionnement du système.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).</li> <li>b) Le système ne fonctionne pas.</li> </ul>
1.6. Système antiblo-cage (ABS)	Contrôle visuel et inspection du dispositif d'alerte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.</li> <li>b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.</li> <li>c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.</li> <li>d) Câblage endommagé.</li> <li>e) Autres composants manquants ou endommagés.</li> </ul>
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel du dispositif d'alerte	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.</li> <li>b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
<b>2. DIRECTION</b>		
<b>2.1. État mécanique</b>		
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Conduite dure.</li> <li>b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées.</li> <li>c) Usure excessive de l'axe de secteur.</li> <li>d) Mouvement excessif de l'axe de secteur.</li> <li>e) Manque d'étanchéité.</li> </ul>
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation du boîtier de direction.</li> <li>b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.</li> <li>c) Boulons de fixation manquants ou fêlés.</li> <li>d) Boîtier de direction fêlé.</li> </ul>
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes.</li> <li>b) Usure excessive des articulations.</li> <li>c) Fêlure ou déformation d'un élément.</li> <li>d) Absence de dispositifs de verrouillage.</li> <li>e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).</li> <li>f) Réparation ou modification inadéquate.</li> <li>g) Capuchon anti poussière manquant, endommagé ou gravement détérioré.</li> </ul>
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel des mouvements de la timonerie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.</li> <li>b) Butées inopérantes ou manquantes.</li> </ul>
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fuite de liquide.</li> <li>b) Niveau de liquide insuffisant.</li> <li>c) Mécanisme inopérant.</li> <li>d) Mécanisme fêlé ou peu fiable.</li> <li>e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.</li> <li>f) Réparation ou modification inadéquate.</li> <li>g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.</li> </ul>
<b>2.2. Volant, colonne et guidon</b>		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Les roues au sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôle visuel du jeu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.</li> <li>b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant
2.2.2 Colonne/ fourches de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut. b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne. c) Raccord souple détérioré. d) Mauvaise fixation. e) Réparation ou modification inadéquate.
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> ).
2.4. Parallélisme (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non-conforme aux données ou exigences du constructeur <sup>(4)</sup> .
2.5. Sellette d'attelage de l'essieu directeur de remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément fissuré ou endommagé. b) Jeu excessif. c) Mauvaise fixation.
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. c) L'assistance ne fonctionne pas.

### 3. VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> (XX) <sup>(c)</sup> c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> . b) Miroir ou dispositif inopérant, endommagé, mal fixé.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace.
3.6. Système de désembuage(X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.

#### 4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1. Phares		
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. b) Système de projection (réflecteur et glace) défectueux ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Réglage	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>(a)</sup> .
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> . (nombre de feux allumés en même temps). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a) Dispositif inopérant. b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.
4.3. Feux-stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.4. Clignotant et feux de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.5. Feux-brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.5.2 Réglage (X) <sup>(b)</sup>	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.5.4. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.6. Feu de recul		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.6.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.7. Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. b) Mauvaise fixation du catadioptre.
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
4.9. Témoins obligatoires pour les dispositifs d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation des composants fixes.</li> <li>b) Isolation endommagée ou détériorée.</li> <li>c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.</li> </ul>
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation du câblage.</li> <li>b) Câblage détérioré.</li> <li>c) Isolation endommagée ou détériorée.</li> </ul>
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>.</li> <li>b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>(a)</sup>.</li> <li>c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.</li> </ul>
4.13. Accumulateurs	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation.</li> <li>b) Manque d'étanchéité.</li> <li>c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).</li> <li>d) Fusibles défectueux (si exigés).</li> <li>e) Ventilation inadéquate (si exigée).</li> </ul>

## 5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES, SUSPENSION

### 5.1. Essieux

5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Essieu fêlé ou déformé.</li> <li>b) Mauvaise fixation au véhicule.</li> <li>c) Réparation ou modification inadéquate.</li> </ul>
5.1.2. Fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fusée d'essieu fracturée.</li> <li>b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.</li> <li>c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.</li> <li>d) Jeu de la fusée dans l'essieu.</li> </ul>
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jeu excessif dans un roulement de roue.</li> <li>b) Roulement de roue trop serré, bloqué.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
5.2. Roues et pneumatiques		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.</li> <li>b) Moyeu usé ou endommagé.</li> </ul>
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fêlure ou défaut de soudure.</li> <li>b) Mauvais placement des frettes de jante.</li> <li>c) Roue gravement déformée ou usée.</li> <li>d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> et nuisant à la sécurité routière.</li> </ul>
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>(a)</sup> et nuisent à la sécurité routière.</li> <li>b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</li> <li>c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.</li> <li>d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.</li> <li>e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>(a)</sup>.</li> <li>f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments.</li> <li>g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>(a)</sup>.</li> <li>h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.</li> </ul>
5.3. Système de suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateur	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.</li> <li>b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.</li> <li>c) Ressort manquant.</li> <li>d) Réparation ou modification inadéquate.</li> </ul>
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.</li> <li>b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.</li> </ul>
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) <sup>(b)</sup>	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche et/ou avec les valeurs absolues indiquées par le constructeur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Écart significatif entre la droite et la gauche.</li> <li>b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.3.4. Articulations de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension. b) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.
5.3.5. Suspension à air	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. c) Fuite audible dans le système.

## 6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

### 6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement. b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant. b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. c) Conduites endommagées ou abrasées. d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé). e) Risque d'incendie lié — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur. f) Système GPL/GNC ou à hydrogène non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Support dans un état inacceptable.</li> <li>b) Support fêlé ou mal fixé.</li> <li>c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.</li> </ul>
6.1.6. Mécanismes d'attelage et équipement de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré.</li> <li>b) Usure excessive d'un élément.</li> <li>c) Mauvaise fixation.</li> <li>d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.</li> <li>e) Témoin inopérant.</li> <li>f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.</li> <li>g) Réparation ou modification inadéquate.</li> </ul>
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.</li> <li>b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.</li> <li>c) Usure excessive des joints universels.</li> <li>d) Raccords flexibles détériorés.</li> <li>e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.</li> <li>f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.</li> <li>g) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.</li> <li>h) Modification illégale de la transmission.</li> </ul>
6.1.8. Fixations du moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées, desserrées ou fêlées.
6.1.9 Performances du moteur	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Unité de commande illégalement modifiée.</li> <li>b) Modification illégale du moteur.</li> </ul>
<b>6.2. Cabine et carrosserie</b>		
6.2.1. État	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.</li> <li>b) Montant mal fixé.</li> <li>c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.</li> <li>d) Réparation ou modification inadéquate.</li> </ul>
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Châssis ou cabine mal fixé.</li> <li>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</li> <li>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses.</li> <li>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoprotectrices.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
6.2.3. Portières et serrures	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</li> <li>b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée.</li> <li>c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal fixées ou détériorées.</li> </ul>
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse.</li> <li>b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.</li> </ul>
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Sièges défectueux ou mal fixés.</li> <li>b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>.</li> </ul>
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.
6.2.8. Marchepied de la cabine	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.</li> <li>b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.</li> </ul>
6.2.9. Autres accessoires et équipements intérieurs et extérieurs.	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.</li> <li>b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>.</li> <li>c) Équipement hydraulique non étanche.</li> </ul>
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti projections	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.</li> <li>b) Distance insuffisante avec la roue.</li> <li>c) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>.</li> </ul>

## 7. AUTRE ÉQUIPEMENT

### 7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Point d'ancrage gravement détérioré.</li> <li>b) Ancrage desserré.</li> </ul>
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée.</li> <li>b) Ceinture endommagée.</li> <li>c) Ceinture non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>.</li> <li>d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.</li> </ul>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé.	Contrôle visuel.	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.4. Prétendeurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel.	Prétendeur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.5. Coussin gonflable	Contrôle visuel.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Coussin gonflable manifestement inopérant.
7.1.6. Systèmes SRS	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
7.2. Extincteur (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel	a) Manquant. b) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas. b) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet. b) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas. b) Commande mal fixée. c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
7.8. Indicateur de vitesse	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Dispositif inopérant. c) Dépourvu d'éclairage.
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants. d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		<p>e) Altération ou manipulation évidente.</p> <p>f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.</p>
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	<p>a) Non conforme aux exigences (*).</p> <p>b) Dispositif manifestement inopérant.</p> <p>c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).</p> <p>d) Scellés défectueux ou manquants.</p> <p>e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.</p> <p>f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage</p>
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) (*)	Contrôle visuel.	<p>a) Manipulation évidente (fraude).</p> <p>b) Manifestement inopérant.</p>
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	<p>a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.</p> <p>b) Câblage endommagé.</p> <p>c) Autres composants manquants ou endommagés.</p> <p>d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.</p> <p>e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.</p>

## 8. NUISANCES

### 8.1. Bruit

8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé)	<p>a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences (*).</p> <p>b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.</p>
--	--	---

### 8.2. Émissions à l'échappement

#### 8.2.1. Émissions des moteurs à essence

8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>
---	------------------	--

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
8.2.1.2. Émissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>(4)</sup> . Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués appropriés, le bon fonctionnement du système de réduction des émissions peut être contrôlé par un relevé approprié du système de diagnostic embarqué (OBD) et des contrôles du bon fonctionnement de ce système, en remplacement de la mesure des émissions avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations de mise en condition formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables <sup>(4)</sup> .	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou</p> <p>b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup></p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — moteur tournant au ralenti: 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % <sup>(6)</sup> — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup>.</p> <p>c) Valeur lambda hors de la gamme <math>1 \pm 0,03</math> ou non conforme aux spécifications du constructeur;</p> <p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p>
8.2.2. Émissions des moteurs diesel		
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	<p>a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée.</p> <p>b) Mise en condition du véhicule:</p> <p>1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;</p> <p>2) exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en</p>	<p>a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup>, l'opacité dépasse le niveau signé sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;</p> <p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences <sup>(4)</sup> n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence, pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m<sup>-1</sup>, pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m<sup>-1</sup>, ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences <sup>(4)</sup> ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup>, 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(7)</sup>.</p>

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
	<p>se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p> <p>c) Procédure d'essai:</p> <p>1) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I;</p> <p>4) les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer;</p> <p>5) afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>	
<b>8.3. Suppression des interférences électromagnétiques</b>		
Interférences radio (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel.	Une des exigences applicables <sup>(a)</sup> n'est pas satisfaite.
<b>8.4. Autres points liés à l'environnement</b>		
8.4.1 Pertes de liquides	Contrôle visuel.	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.
<b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3</b>		
<b>9.1. Portes</b>		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		c) Commande d'urgence défectueuse. d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux. e) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux. b) Signalisation des issues de secours manquante ou illisible. c) Marteau brise-vitre manquant. d) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.
9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. c) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>(4)</sup>
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. c) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Dispositif détérioré ou endommagé. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
		c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux.
9.9. Inscriptions(X) <sup>(b)</sup>	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. b) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>(b)</sup>		
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> concernant cette forme de transport.
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences <sup>(a)</sup>
9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) <sup>(b)</sup>		
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Avertisseur(s) défectueux. e) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
9.11.2. Fixations pour fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences <sup>(a)</sup>
9.12. Autres équipements spéciaux (X) <sup>(b)</sup>		
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> . b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audio-visuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .

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

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

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

(4) 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

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

(6) Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne A ou B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

(7) Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; aux limites figurant à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE telle que modifiée par la directive 1999/96/CE, ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Notes:

(<sup>a</sup>) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation.

(<sup>b</sup>) «X» renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle périodique.

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

# DÉCISIONS

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 7 juillet 2010

**dispensant l'Estonie de l'application de certaines dispositions des directives 66/402/CEE et 2002/57/CE du Conseil en ce qui concerne les espèces *Avena strigosa* Schreb., *Brassica nigra* (L.) Koch et *Helianthus annuus* L.**

[notifiée sous le numéro C(2010) 4526]

(Le texte en langue estonienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2010/377/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 66/402/CEE du Conseil du 14 juin 1966 concernant la commercialisation des semences de céréales <sup>(1)</sup>, et notamment son article 23 bis,

vu la directive 2002/57/CE du Conseil du 13 juin 2002 concernant la commercialisation des semences de plantes oléagineuses et à fibres <sup>(2)</sup>, et notamment son article 28,

vu la demande introduite par l'Estonie,

considérant ce qui suit:

- (1) Les directives 66/402/CEE et 2002/57/CE prévoient certaines dispositions relatives à la commercialisation des semences de céréales et des semences de plantes oléagineuses et à fibres. Ces directives prévoient également que les États membres peuvent, sous certaines conditions, être totalement ou partiellement dispensés de l'application des dispositions de ces directives en ce qui concerne certaines espèces.
- (2) L'Estonie a demandé à être exemptée de ses obligations en ce qui concerne *Avena strigosa* Schreb, *Brassica nigra* (L.) Koch, et *Helianthus annuus* L.
- (3) Il n'existe normalement pas de reproduction ni de commercialisation des semences des espèces *Avena strigosa* Schreb, *Brassica nigra* (L.) Koch et *Helianthus annuus* L. en Estonie. Par ailleurs, ces semences n'ont qu'une importance économique minimale dans cet État membre.
- (4) Il convient dès lors de dispenser l'Estonie de l'application des dispositions des directives 66/402/CEE et

2002/57/CE aux espèces en question aussi longtemps que ces conditions seront réunies.

- (5) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent des semences et plants agricoles, horticoles et forestiers,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

### Article premier

L'Estonie est dispensée de l'application des dispositions de la directive 66/402/CEE, à l'exception de l'article 14, paragraphe 1, en ce qui concerne l'espèce *Avena strigosa* Schreb.

### Article 2

L'Estonie est dispensée de l'obligation d'appliquer les dispositions de la directive 2002/57/CE, à l'exception de l'article 17, en ce qui concerne les espèces *Brassica nigra* (L.) Koch et *Helianthus annuus* L.

### Article 3

La République d'Estonie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2010.

Par la Commission

John DALLI

Membre de la Commission

<sup>(1)</sup> JO 125 du 11.7.1966, p. 2309/66.

<sup>(2)</sup> JO L 193 du 20.7.2002, p. 74.

# RECOMMANDATIONS

## RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

**sur l'appréciation des défauts constatés lors du contrôle technique automobile conformément à la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques**

(2010/378/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et de l'existence d'une concurrence équitable, il importe de veiller à ce que les véhicules en circulation soient correctement entretenus et contrôlés afin de maintenir leurs performances comme le garantit la réception, sans dégradation excessive, pendant toute leur durée de vie.
- (2) Outre les normes et les méthodes visées dans la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>, les inspecteurs effectuant le contrôle technique des véhicules devraient recevoir des lignes directrices permettant d'apprécier de manière uniforme les défauts énumérés à l'annexe II de cette directive.
- (3) Il a été tenu compte des résultats de deux projets récents consacrés aux options futures en matière de contrôle technique des véhicules [Autofore <sup>(2)</sup> et IDELSY <sup>(3)</sup> ] et des conclusions d'un dialogue ouvert et factuel avec les acteurs du secteur.

- (4) Il conviendrait d'établir trois catégories de défauts, permettant de les classer en fonction de leur gravité.
- (5) Chaque catégorie de défauts devrait indiquer les conséquences en cas d'utilisation du véhicule dans cet état.
- (6) La présente recommandation est une première étape sur la voie d'une appréciation uniforme des anomalies constatées lors du contrôle technique au sein de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

Les États membres devraient apprécier les défauts constatés au cours du contrôle technique des véhicules conformément aux lignes directrices annexées à la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

*Par la Commission*  
Siim KALLAS  
Vice-président

<sup>(1)</sup> JO L 141 du 6.6.2009, p. 12.

<sup>(2)</sup> Étude Autofore sur les options futures pour le contrôle technique automobile dans l'Union européenne, [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore_en.htm)

<sup>(3)</sup> Initiative IDELSY concernant le contrôle des systèmes électroniques installés sur les véhicules à moteur lors du contrôle technique automobile (Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI), [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/idelsy\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/idelsy_en.htm)

## ANNEXE

**1. APPRECIATION DES DEFAUTS ET DEFINITIONS**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2009/40/CE, la présente recommandation énumère les systèmes et composants de véhicules à contrôler et expose les lignes directrices qu'il est recommandé aux États membres d'appliquer lors du contrôle technique pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

**2. LIGNES DIRECTRICES POUR L'APPRECIATION DES DEFAUTS ET DEFINITIONS**

Aux fins de l'évaluation des déficiences constatées au cours de l'inspection périodique des véhicules, notamment les défauts techniques et les autres défauts de conformité, les lignes directrices prévoient de les classer selon les trois catégories suivantes:

DÉFAUTS MINEURS(MiD)

DÉFAUTS MAJEURS(MaD)

DÉFAUTS DANGEREUX(DD)

Chaque catégorie de défauts devrait correspondre comme suit à l'état du véhicule:

DÉFAUTS MINEURS

Défauts techniques n'ayant aucune incidence significative sur la sécurité du véhicule et autres défauts de conformité mineurs. Le véhicule ne doit pas nécessairement être réexaminé car on peut raisonnablement s'attendre à ce que les défauts décelés soient réparés sans tarder.

DÉFAUTS MAJEURS

Défauts susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule ou de présenter un risque pour les autres usagers de la route et autres défauts de conformité plus importants. Le véhicule non réparé peut continuer à emprunter le réseau routier moyennant certaines conditions. Les autorités compétentes des États membres doivent adopter une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule peut être utilisé en attendant un nouveau contrôle technique.

DÉFAUTS DANGEREUX

Défauts constituant un risque direct et immédiat pour la sécurité routière tel que le véhicule ne devrait en aucun cas emprunter le réseau routier.

Lorsqu'un véhicule présente des défauts relevant de plusieurs catégories, il doit être classé dans la catégorie correspondant au défaut le plus grave. Lorsqu'un véhicule présente plusieurs défauts relevant de la même catégorie, il peut être classé dans la catégorie supérieure si leur effet cumulé aggrave le danger.

Pour les défauts qui peuvent être classés dans plus d'une catégorie, c'est à l'inspecteur effectuant le contrôle technique qu'il devrait incomber de les classer selon leur gravité, conformément à la législation nationale.

Les exigences relatives à la réception par type à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation devraient être prises en considération pour l'appréciation des défauts. Certains éléments seront toutefois couverts par des exigences de mise en conformité.

**Lignes directrices pour l'appréciation des défauts**

Élément	Causes de la déficteuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>				
0.1. Plaque d'immatriculation [si prévu par les exigences (*)]	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
	b) Numéro manquant ou illisible	X	X	
	c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	a) Manquant ou introuvable b) Incomplet, illisible c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X X X	
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>				
1.1. État mécanique et fonctionnement				
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	a) Pivot trop serré b) Usure fortement avancée ou jeu		X X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	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		X X X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	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) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr n'est pas conforme aux exigences <sup>(4)</sup> . c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X X X X	X    X
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Mauvais fonctionnement, ou manomètre du signal avertisseur défectueux	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	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		X X X X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	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)		X X X	

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas		X	
	e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement		X	
1.1.7. Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive		X	X
	b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur	X		
	c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée		X	
	d) Fuite de liquide hydraulique		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux	X	X	
	b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée	X	X	
	c) Étanchéité insuffisante		X	X
	d) Ne fonctionnent pas correctement		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	a) Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité du réservoir	X	X	
	b) Purgeur inopérant	X	X	
	c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité		X	
	b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche		X	X
	c) Fixation insuffisante du maître-cylindre		X	X
	d) Niveau insuffisant du liquide de frein	X	X	
	e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant	X		
	f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux	X		
	g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture		X	X
	b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords		X	X
	c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites		X	X
	d) Conduites mal placées	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture		X	X
	b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts	X	X	
	c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords		X	X

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression		X	X
	e) Flexibles poreux		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins		X	X
	b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	X
	c) Absence de garnitures ou de plaquettes			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé		X	X
	b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.)		X	
	c) Absence de tambour ou de disque			X
	d) Plateau mal fixé		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	a) Câbles endommagés ou flambage.		X	X
	b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément		X	X
	c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité		X	
	d) Fixation des câbles défectueuse		X	
	e) Entrave du mouvement du système de freinage		X	
	f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	a) Actionneur fissuré ou endommagé		X	X
	b) Fuite au niveau de l'actionneur		X	X
	c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté		X	X
	d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur		X	X
	e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane		X	X
	f) Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	a) Timonerie défectueuse		X	
	b) Timonerie mal ajustée		X	
	c) Valve grippée ou inopérante		X	X
	d) Valve manquante			X
	e) Plaque signalétique manquante	X		
	f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>(4)</sup>	X		

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	a) Régleurs endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés b) Régleur défectueux c) Régleur mal installé ou remplacé		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	a) Mauvais montage ou défaut de connexion b) Système manifestement défectueux ou manquant	X	X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la réalité ou élément mal monté d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant <sup>(4)</sup>		X	X
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	a) Manquantes b) Endommagées, inutilisables ou présentant un défaut d'étanchéité	X	X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service				
1.2.1. Performances	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. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. 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		X	X
1.2.2. Efficacité	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes:  pour les véhicules immatriculés pour la première fois après l'entrée en vigueur de la présente directive: — catégorie N1: 50 % — catégorie M1: 58 % — catégories M2 et M3: 50 % — catégories N2 et N3: 50 %		X	X

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— catégories O<sub>2</sub> (XX) <sup>(1)</sup>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— pour les semi-remorques: 45 %</li> <li>— pour les remorques: 50 %</li> </ul> </li> <li>pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant l'entrée en vigueur de la présente directive:               <ul style="list-style-type: none"> <li>catégorie N1: 45 %</li> <li>catégories M1, M2 et M3: 50 % <sup>(2)</sup></li> <li>catégories N2 et N3: 43 % <sup>(3)</sup></li> <li>catégories O<sub>2</sub> (XX) <sup>(1)</sup>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> 40 % <sup>(4)</sup></li> <li>autres catégories (XX) <sup>(1)</sup></li> <li>— catégories L (freins avant et arrière):                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégorie L1e: 42 %</li> <li>— catégories L2e, L6e: 40 %</li> <li>— catégorie L3e: 50 %</li> <li>— catégorie L4e: 46 %</li> <li>— catégories L5e, L7e: 44 %</li> </ul> </li> <li>— catégories L (freins arrière):                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— toutes les catégories: 25 %</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			

### 1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)

1.3.1. Performances	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues</li> <li>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. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.</li> <li>c) Freinage non modérable (blocage)</li> </ul>		X	X
1.3.2. Efficacité	<p>Un effort de freinage inférieur à 50 % <sup>(5)</sup> 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</p> <p>(sauf pour les catégories L1e et L3e)</p>		X	X

### 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4.1. Performances	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule		X	X
1.4.2. Efficacité	<p>Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée</p> <p>(sauf pour les catégories L1<sup>e</sup> et L3e).</p>		X	X

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	a) Freinage non modérable (non applicable au frein sur échappement)		X	
	b) Le système ne fonctionne pas		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur		X	
	b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
	c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé		X	
	d) Câblage endommagé		X	
	e) Autres composants manquants ou endommagés		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur		X	
	b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.		X	

## 2. DIRECTION

### 2.1. État mécanique

2.1.1. État de la direction	a) Conduite dure		X	
	b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées		X	X
	c) Usure excessive de l'axe de secteur		X	X
	d) Mouvement excessif de l'axe de secteur		X	X
	e) Manque d'étanchéité	X	X	
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction		X	X
	b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis		X	X
	c) Boulons de fixation manquants ou fêlés		X	X
	d) Boîtier de direction fêlé		X	X
2.1.3. État de la timonerie de direction	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes		X	X
	b) Usure excessive des articulations		X	X
	c) Fêlure ou déformation d'un élément		X	X
	d) Absence de dispositifs de verrouillage		X	
	e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction)		X	
	f) Réparation ou modification inadéquate		X	X
	g) Capuchon antipoussière manquant, endommagé ou gravement détérioré	X	X	

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis		X	
	b) Butées inopérantes ou manquantes		X	
2.1.5. Direction assistée	a) Fuite de liquide		X	X
	b) Niveau de liquide insuffisant	X	X	
	c) Mécanisme inopérant		X	X
	d) Mécanisme fêlé ou peu fiable		X	X
	e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce		X	X
	f) Réparation ou modification inadéquate		X	X
	g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles		X	X
2.2. Volant, colonne et guidon				
2.2.1. État du volant ou du guidon	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X	
	b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant		X	X
	c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant		X	X
2.2.2. Colonne/fourches de direction	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut		X	
	b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne		X	
	c) Raccord souple détérioré		X	
	d) Mauvaise fixation		X	X
	e) Réparation ou modification inadéquate			X
2.3. Jeu dans la direction	Jeu excessif dans la direction [par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> ]		X	X
2.4. Parallélisme (X) <sup>(b)</sup>	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur <sup>(4)</sup>	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	a) Élément fissuré ou endommagé		X	X
	b) Jeu excessif		X	X
	c) Mauvaise fixation		X	X

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
	b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues		X	X
	c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	

### 3. VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale	X	X	
3.2. État des vitrages	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré	X	X	
	b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> (XX) <sup>(c)</sup>	X	X	
	c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Miroir ou dispositif inopérant, endommagé, mal fixé	X	X	
3.4. Essuie-glace	a) Essuie-glace inopérant ou manquant		X	
	b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Mauvais fonctionnement du lave-glace	X	X	
3.6. Système de désembuage (X) <sup>(b)</sup>	Système inopérant ou manifestement défectueux	X		

### 4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1. Phares				
4.1.1. État et fonctionnement	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante	X	X	
	b) Système de projection (réflecteur et glace) défectueux ou manquant	X	X	
	c) Mauvaise fixation du feu		X	
4.1.2. Orientation	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>(e)</sup> .		X	
4.1.3. Commutation	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> (nombre de feux allumés en même temps).	X	X	
	b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X	X	
	c) Source lumineuse et lampe non compatibles		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	a) Dispositif inopérant		X	
	b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Dispositif inopérant	X	X	
4.2. Feux de position, feux de gabarit et feux d'encombrement				
4.2.1. État et fonctionnement	a) Source lumineuse défectueuse		X	
	b) Glace défectueuse		X	
	c) Mauvaise fixation du feu	X	X	
4.2.2. Commutation	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
	b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X	X	
4.3. Feux stop				
4.3.1. État et fonctionnement	a) Source lumineuse défectueuse	X	X	X
	b) Glace défectueuse	X	X	
	c) Mauvaise fixation du feu	X	X	
4.3.2. Commutation	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	X
	b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse				
4.4.1. État et fonctionnement	a) Source lumineuse défectueuse	X	X	
	b) Glace défectueuse	X	X	

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	c) Mauvaise fixation du feu	X	X	
4.4.2. Commutation	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
4.5. Feux de brouillard avant et arrière				
4.5.1. État et fonctionnement	a) Source lumineuse défectueuse	X	X	
	b) Glace défectueuse	X	X	
	c) Mauvaise fixation du feu	X	X	
4.5.2. Réglage (X) <sup>(b)</sup>	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure.	X	X	
4.5.3. Commutation	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>		X	
	b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
4.6. Feu de marche arrière				
4.6.1. État et fonctionnement	a) Source lumineuse défectueuse	X		
	b) Glace défectueuse	X		
	c) Mauvaise fixation du feu	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
	b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
4.6.3. Commutation	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière				
4.7.1. État et fonctionnement	a) Le feu émet de la lumière directe vers l'arrière.	X	X	
	b) Source lumineuse défectueuse	X	X	
	c) Mauvaise fixation du feu	X	X	

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>(a)</sup> .	X		
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière				
4.8.1. État	a) Catadioptre défectueux ou endommagé	X	X	
	b) Mauvaise fixation du catadioptre	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage				
4.9.1. État et fonctionnement	Dispositif inopérant	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>(a)</sup>	Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	a) Mauvaise fixation des composants fixes	X	X	
	b) Isolation endommagée ou détériorée	X	X	
	c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur		X	X
4.11. Câblage électrique	a) Mauvaise fixation du câblage	X	X	X
	b) Câblage détérioré	X	X	X
	c) Isolation endommagée ou détériorée	X	X	X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) <sup>(b)</sup>	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
	c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre	X	X	
4.13. Accumulateurs	a) Mauvaise fixation	X	X	
	b) Manque d'étanchéité	X	X	
	c) Coupe-circuit défectueux (si exigé)		X	
	d) Fusibles défectueux (si exigés)		X	
	e) Ventilation inadéquate (si exigée)		X	

## 5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1. Essieux				
5.1.1. Essieux	a) Essieu fêlé ou déformé			X
	b) Mauvaise fixation au véhicule		X	X

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	c) Réparation ou modification inadéquate		X	X
5.1.2. Porte-fusées	a) Fusée d'essieu fracturée			X
	b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues		X	X
	c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre		X	X
	d) Jeu de la fusée dans l'essieu		X	X
5.1.3. Roulements de roues	a) Jeu excessif dans un roulement de roue		X	X
	b) Roulement de roue trop serré, bloqué		X	X
5.2. Roues et pneus				
5.2.1. Moyeu de roue	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés		X	X
	b) Moyeu usé ou endommagé		X	X
5.2.2. Roues	a) Fêlure ou défaut de soudure			X
	b) Mauvais placement des frettes de jante		X	X
	c) Roue gravement déformée ou usée		X	X
	d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences <sup>(4)</sup> et nuisant à la sécurité routière		X	
5.2.3. Pneumatiques	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>(4)</sup> et nuisent à la sécurité routière.		X	X
	b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées		X	
	c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu		X	
	d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé		X	X
	e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>(4)</sup> .		X	X
	f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments.	X	X	
	g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>(4)</sup>		X	X
	h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.	X	X	
5.3. Suspension				
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu		X	X

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	b) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.		X	X
	c) Ressort manquant		X	X
	d) Réparation ou modification inadéquate		X	X
5.3.2. Amortisseurs	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu	X	X	
	b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave		X	
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) <sup>(6)</sup>	a) Écart significatif entre la droite et la gauche		X	
	b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu		X	X
	b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive		X	X
	c) Réparation ou modification inadéquate		X	X
5.3.4. Joints de suspension	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension		X	X
	b) Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	a) Système inutilisable			X
	b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	X
	c) Fuite audible dans le système		X	

## 6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

### 6.1. Châssis ou cadre et accessoires

6.1.1. État général	a) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse		X	X
	b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches		X	X
	c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage		X	X
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement		X	
	b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant		X	X
	b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant		X	X

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>c) Conduites endommagées ou abrasées</li> <li>d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé)</li> <li>e) Risque d'incendie lié: <ul style="list-style-type: none"> <li>— à une fuite de carburant,</li> <li>— à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement,</li> <li>— à l'état du compartiment moteur.</li> </ul> </li> <li>f) Système GPL/GNC ou à hydrogène non conforme aux exigences <sup>(4)</sup></li> </ul>	X	X	X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact</li> <li>b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>.</li> </ul>	X	X	X
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Support dans un état inacceptable</li> <li>b) Support fêlé ou mal fixé</li> <li>c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.</li> </ul>	X	X	X
6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de remorquage	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré</li> <li>b) Usure excessive d'un élément</li> <li>c) Mauvaise fixation</li> <li>d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité</li> <li>e) Témoin inopérant</li> <li>f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu</li> <li>g) Réparation ou modification inadéquate</li> </ul>	X	X	X
6.1.7. Transmission	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Boulons de fixation desserrés ou manquants</li> <li>b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission</li> <li>c) Usure excessive des joints universels</li> <li>d) Raccords flexibles détériorés</li> <li>e) Arbre de transmission endommagé ou déformé</li> <li>f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée</li> <li>g) Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré</li> <li>h) Modification illégale de la transmission</li> </ul>	X	X	X

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
6.1.8. Supports de moteur	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées, desserrées ou fêlées		X	X
6.1.9. Performances du moteur	a) Unité de commande illégalement modifiée		X	
	b) Modification illégale du moteur		X	
6.2. Cabine et carrosserie				
6.2.1. État	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures		X	X
	b) Montant mal fixé		X	X
	c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement		X	X
	d) Réparation ou modification inadéquate		X	X
6.2.2. Fixation	a) Châssis ou cabine mal fixé		X	X
	b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis		X	
	c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses		X	X
	d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses		X	X
6.2.3. Porte et poignées de portes	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
	b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée.		X	X
	c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal fixées ou détériorées	X	X	
6.2.4. Plancher	Plancher mal fixé ou gravement détérioré		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse		X	X
	b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage		X	X
6.2.6. Autres sièges	a) Sièges défectueux ou mal fixés	X	X	
	b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>	X	X	
6.2.7. Commandes de conduite	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé	X	X	
	b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs		X	

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement		X	
	b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	c) Équipement hydraulique non étanche	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé	X	X	
	b) Distance insuffisante avec la roue	X	X	
	c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
<b>7. AUTRE MATÉRIEL</b>				
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue				
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	a) Point d'ancrage gravement détérioré		X	X
	b) Ancrage desserré.		X	X
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée		X	
	b) Ceinture endommagée	X	X	
	c) Ceinture non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement		X	
	e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule		X	
7.1.4. Préensionneurs de ceinture de sécurité	Préensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule		X	
7.1.5. Airbag	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule		X	
	b) Coussin gonflable manifestement inopérant		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
7.2. Extincteur (X) <sup>(b)</sup>	a) Manquant		X	
	b) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
	b) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>(b)</sup>	a) Manquant ou incomplet	X		
	b) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>(b)</sup>	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>(b)</sup>	Manquantes ou en mauvais état	X	X	
7.7. Avertisseur sonore	a) Ne fonctionne pas.	X	X	
	b) Commande mal fixée	X		
	c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
7.8. Indicateur de vitesse	a) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Dispositif inopérant	X	X	
	c) Dépourvu d'éclairage	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	a) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Dispositif inopérant		X	
	c) Scellés défectueux ou manquants		X	
	d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée		X	
	e) Altération ou manipulation évidente		X	
	f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	a) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Dispositif manifestement inopérant		X	
	c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée)		X	
	d) Scellés défectueux ou manquants		X	
	e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée		X	
	f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>(b)</sup>	a) Manipulation évidente (fraude)	X	X	
	b) Manifestement inopérant	X	X	

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé b) Câblage endommagé c) Autres composants manquants ou endommagés d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
<b>8. NUISANCES</b>				
8.1. Bruit				
8.1.1. Système de suppression du bruit	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>(4)</sup> b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	X
8.2. Émissions à l'échappement				
8.2.1. Émissions des moteurs à essence				
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions	X	X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; ou b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — 4,5 %, ou — 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup> ; ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — moteur tournant au ralenti: 0,5 %, — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %; ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % <sup>(6)</sup> , — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup> . c) Valeur lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	X

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
8.2.2. Émissions des moteurs diesel				
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions	X	X	
8.2.2.2. Opacité  Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup> , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur. b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences <sup>(4)</sup> n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence, pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m <sup>-1</sup> , pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m <sup>-1</sup> , ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences <sup>(4)</sup> ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences <sup>(4)</sup> , 1,5 m <sup>-1</sup> <sup>(7)</sup> .		X	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques				
Interférences radio (X) <sup>(b)</sup>	Une des exigences applicables <sup>(4)</sup> n'est pas satisfaite.	X		
8.4. Autres points liés à l'environnement				
8.4.1. Pertes de liquides	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route		X	X
<b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3</b>				
9.1. Portes				
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	a) Fonctionnement défectueux b) Mauvais état c) Commande d'urgence défectueuse d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux e) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>		X	
9.1.2. Issues de secours	a) Fonctionnement défectueux b) Signalisation des issues de secours manquante ou illisible c) Marteau brise-vitre manquant d) Non conforme aux exigences <sup>(4)</sup>	X	X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>(b)</sup>	a) Mauvais fonctionnement	X	X	

Élément	Causes de la défektivité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
	b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle		X	X
	c) Dégivrage défectueux (si obligatoire)		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>(b)</sup>	a) Fonctionnement défectueux	X	X	
	b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle		X	X
9.4. Sièges				
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	a) Sièges défectueux ou mal fixés	X	X	
	b) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.	X	X	
	c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux	X	X	
	b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>(b)</sup>	Dispositifs manquants ou non conformes aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	a) Mauvaise fixation du plancher		X	X
	b) Mains courantes ou poignées défectueuses	X	X	
	c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> .	X	X	
9.7. Escaliers et marches	a) Dispositif détérioré ou endommagé	X	X	X
	b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
	c) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>(b)</sup>	Système défectueux.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) <sup>(b)</sup>	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles	X		
	b) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>(b)</sup>				
9.10.1. Portes	Protection des portes non conforme aux exigences <sup>(a)</sup> concernant cette forme de transport	X	X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Équipements absents ou non conformes aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) <sup>(b)</sup>				

Élément	Causes de la défectuosité	Appréciation du défaut		
		MiD	MaD	DD
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	a) Fonctionnement défectueux	X	X	
	b) Mauvais état	X	X	
	c) Commande(s) défectueuse(s)	X	X	
	d) Avertisseur(s) défectueux	X	X	
	e) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.11.2. Fixations pour fauteuil roulant	a) Fonctionnement défectueux	X	X	
	b) Mauvais état	X	X	
	c) Commande(s) défectueuse(s)	X	X	
	d) Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Équipements absents ou non conformes aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) <sup>(b)</sup>				
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	a) Installation non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
	b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	
9.12.2. Installations sanitaires	Installation non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Non conforme aux exigences <sup>(a)</sup>	X	X	

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

<sup>(2)</sup> 8 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1 octobre 1991.

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

<sup>(4)</sup> 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

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

<sup>(6)</sup> Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne A ou B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE du Conseil (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1) ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

<sup>(7)</sup> Réceptionné conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE ou ultérieurement; aux limites figurant à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33) ou ultérieurement, ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

#### NOTES:

<sup>(a)</sup> Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation.

<sup>(b)</sup> (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle périodique.

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

**RECOMMANDATION DE LA COMMISSION****du 5 juillet 2010****concernant l'analyse de risque des défauts constatés au cours des contrôles techniques routiers (des véhicules utilitaires) conformément à la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil**

(2010/379/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292,

considérant ce qui suit:

- (1) Il importe, dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, ainsi qu'aux fins d'une concurrence équitable, de s'assurer que les véhicules utilitaires en service sont correctement entretenus et soumis à des contrôles techniques en bonne et due forme, de manière à ce que leur comportement routier demeure sûr lorsqu'ils circulent à l'intérieur de l'Union européenne.
- (2) Outre les normes et les méthodes visées dans la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté <sup>(1)</sup>, il convient, pour renforcer le processus d'harmonisation du système et éviter les inégalités de traitement lors des contrôles techniques automobiles, de formuler des consignes concernant l'évaluation des défauts répertoriés à l'annexe II de ladite directive.

- (3) Afin de refléter au mieux la gravité des défauts, il est souhaitable de créer trois catégories différentes.

- (4) Il y a lieu d'indiquer, pour chaque catégorie de défauts, quelles sont les conséquences de l'utilisation d'un véhicule dans l'état correspondant,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

Il convient que les États membres évaluent les défauts décelés lors des contrôles techniques routiers auxquels est soumis un véhicule conformément aux consignes établies à l'annexe de la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

*Par la Commission*

Siim KALLAS

*Vice-président*

---

<sup>(1)</sup> JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

## ANNEXE

**Consignes à respecter lors de l'évaluation des défauts**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2000/30/CE, le présent document établit la liste des consignes que les États membres sont invités à respecter lors de l'évaluation des défauts (compris à la fois comme anomalies techniques et autres non-conformités) décelés lors du contrôle technique routier des véhicules.

Les défauts sont classés comme suit:

DÉFAUTS MINEURS (DéfMi)

DÉFAUTS MAJEURS (DéfMa)

DÉFAUTS DANGEREUX (DéfD)

Chaque catégorie de défaut sera définie par rapport à l'état du véhicule, comme indiqué ci-après:

**DÉFAUTS MINEURS**

Anomalies techniques n'ayant pas d'effet notable au niveau de la sécurité du véhicule et autres non-conformités mineures. Le véhicule n'a pas besoin d'être contrôlé de nouveau, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les réparations soient rapidement effectuées.

**DÉFAUTS MAJEURS**

Défauts susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule et/ou de mettre en danger les autres usagers de la route et autres non-conformités plus importantes. Le véhicule doit être réparé dans les meilleurs délais et toute utilisation ultérieure est susceptible d'être soumise à conditions et restrictions, comme par exemple, l'obligation de soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique.

**DÉFAUTS DANGEREUX**

Défauts représentant un risque direct et immédiat pour la sécurité routière. Le véhicule est interdit de circulation; dans certains cas néanmoins, et sous certaines conditions, il peut être autorisé à rouler pour rejoindre directement un endroit donné afin d'y être réparé sans délai ou immobilisé.

Tout véhicule présentant des défauts relevant de plus d'une catégorie sera classé dans la catégorie correspondant au défaut le plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défauts relevant d'une même catégorie peut être classé dans la catégorie supérieure dès lors que leurs effets combinés augmentent le danger que représente le véhicule en question.

Concernant les défauts susceptibles de relever de plusieurs catégories, il incombe à l'inspecteur chargé d'effectuer les essais de classer les défauts (constatés) en fonction de leur gravité conformément à la réglementation nationale.

Il convient de tenir compte, lors de l'évaluation des défauts, des exigences conditionnant la réception du véhicule lors de la première immatriculation ou de la première mise en circulation. Néanmoins, certains points à contrôler relèvent des exigences d'adaptation.

**Exigences d'évaluation**

On entend par défauts des exemples d'anomalies techniques ou d'autres non-conformités susceptibles d'être décelées.

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>				
1.1. État mécanique et fonctionnement				
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	a) Pivot trop serré.		X	
	b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
	b) Dégagement du frein rendu difficile. c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.	X X	X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	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 <sup>(6)</sup> . c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X X X X X	X    X
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Mauvais fonctionnement, ou manomètre du signal avertisseur défectueux.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	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.		X X X X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	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.	X	X X X X X	
1.1.7. Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	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.	X	X X X X	X   X

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X	X	
	b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X	X	
	c) Étanchéité insuffisante.		X	X
	d) Ne fonctionnent pas correctement.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	a) Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité du réservoir.	X	X	
	b) Purgeur inopérant.	X	X	
	c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité.		X	
	b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
	c) Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
	d) Niveau insuffisant du liquide de frein..	X	X	
	e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
	f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux.	X		
	g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.11. Conduites rigides des freins	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.		X	X
	b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords.		X	X
	c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	X
	d) Conduites mal placées.	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.		X	X
	b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts.	X	X	
	c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords.		X	X
	d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	X
	e) Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins.		X	X
	b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.		X	X
	c) Absence de garnitures ou de plaquettes.			X

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	a) Disque ou tambour excessivement usé, rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
	b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.).		X	X
	c) Absence de tambour ou de disque.			X
	d) Plateau mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	a) Câbles endommagés ou flambage.		X	X
	b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	X
	c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
	d) Fixation des câbles défectueuse.		X	
	e) Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
	f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	a) Actionneur fissuré ou endommagé.		X	X
	b) Fuite au niveau de l'actionneur.		X	X
	c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	X
	d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur.		X	X
	e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane.		X	X
	f) Absence de capuchon antipoussière ou capuchon fortement endommagé	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	a) Timonerie défectueuse.		X	
	b) Timonerie mal ajustée.		X	
	c) Valve grippée ou inopérante.		X	X
	d) Valve manquante.			X
	e) Plaque signalétique manquante.	X		
	f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>(a)</sup> .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	a) Régleurs endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés.		X	
	b) Régleur défectueux.		X	

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
	c) Régleur mal installé ou mal remplacé.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant.	X	X X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	a) Autres dispositifs du système (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) endommagés extérieurement ou excessivement corrodés au point que cela compromette le fonctionnement du système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant <sup>(1)</sup> .		X X X X	X   X
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	a) Manquantes. b) Endommagées, inutilisables ou présentant un défaut d'étanchéité.		X X	

## 1.2. Performances et efficacité du frein de service

1.2.1. Performances (E) <sup>(b)</sup>	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. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. c) Impossible de doser le freinage (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.		X X X X X	X X    X
1.2.2. Efficacité (E) <sup>(b)</sup>	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes: catégorie N1: 45 % catégories M1, M2 et M3: 50 % <sup>(2)</sup> catégories N2 et N3: 43 % <sup>(3)</sup> catégories O2, O3 et O4: 40 % <sup>(4)</sup>		X	X

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)				
1.3.1. Performances (E) <sup>(b)</sup>	a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	X
	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. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	X
	c) Impossible de doser le freinage (blocage).		X	X
1.3.2. Efficacité	Un effort de freinage inférieur à 50 % <sup>(c)</sup> de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu. (sauf pour les catégories L1 <sup>e</sup> et L3 <sup>e</sup> ).		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement				
1.4.1. Performances (E) <sup>(b)</sup>	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.		X	X
1.4.2. Efficacité (E) <sup>(b)</sup>	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	a) Impossible de doser le freinage (non applicable au frein sur échappement).		X	
	b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur.		X	
	b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
	c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
	d) Câblage endommagé.		X	
	e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur.		X	
	b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.		X	

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
<b>8. NUISANCES</b>				
8.1. Bruit				
8.1.1. Systèmes antibruit	<p>a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>(e)</sup>.</p> <p>b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.</p>		X	X
8.2. Émissions d'échappement				
8.2.1. Émissions des moteurs à essence				
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>	X	X	X
8.2.1.2. Gaz d'échappement (E) <sup>(b)</sup>	<p>a) Soit les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</p> <p>b) Soit, si cette information fait défaut, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 %,</p> <p>en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences <sup>(e)</sup>;</p> <p>(ii) pour les véhicules contrôlés par un système de régulation perfectionné, — moteur tournant au ralenti: 0,5 %, — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %,</p> <p>ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % <sup>(6)</sup> — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %,</p> <p>en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences <sup>(e)</sup>.</p> <p>c) Lambda en dehors de la gamme des valeurs <math>1 \pm 0,03</math> ou selon les spécifications du constructeur.</p> <p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p> <p>e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>		X	X

Point à contrôler	Défauts	Consignes pour l'évaluation des défauts		
		DéfMi	DéfMa	DéfD
8.2.2. Émissions des moteurs diesel				
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	X	X	
8.2.2.2. Opacité (E) <sup>(b)</sup> Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1980.	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>(a)</sup> , 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 <sup>(a)</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence, pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m <sup>-1</sup> , les moteurs turbocompressés: 3,0 m <sup>-1</sup> , ou, pour les véhicules visés dans les exigences <sup>(a)</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>(a)</sup> , 1,5 m <sup>-1</sup> <sup>(7)</sup> . c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	
8.4. Autres points liés à l'environnement				
8.4.1. Fuites de liquides	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.		X	X

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

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

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

<sup>(4)</sup> 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

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

<sup>(6)</sup> Réceptionnés conformément aux limites figurant à la ligne A ou B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE du Conseil (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1) ou ultérieurement, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

<sup>(7)</sup> 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 ou ultérieurement; ligne B1, B2 ou C, point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33) ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Notes:

<sup>(a)</sup> Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations d'adaptation ou la législation nationale du pays d'immatriculation.

<sup>(b)</sup> (E) Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.









## Prix d'abonnement 2010 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un CD-ROM multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le format CD-ROM sera remplacé par le format DVD dans le courant de l'année 2010.

## Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fr.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.**

**Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>**

