



### Sommaire

#### I Actes législatifs

##### DIRECTIVES

- ★ Directive 2014/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de fabrication, de présentation et de vente des produits du tabac et des produits connexes, et abrogeant la directive 2001/37/CE <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Directive 2014/42/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant le gel et la confiscation des instruments et des produits du crime dans l'Union européenne ..... 39
- ★ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE <sup>(1)</sup> ..... 51
- ★ Directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules ..... 129
- ★ Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE <sup>(1)</sup> ..... 134

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



## I

*(Actes législatifs)*

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2014/40/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 3 avril 2014

**relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de fabrication, de présentation et de vente des produits du tabac et des produits connexes, et abrogeant la directive 2001/37/CE**

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 53, paragraphe 1, et ses articles 62 et 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2001/37/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> définit des règles à l'échelle de l'Union en ce qui concerne les produits du tabac. Afin de tenir compte de l'évolution de la science, du marché et du contexte international, il est nécessaire d'apporter des modifications importantes à ladite directive, qu'il convient donc d'abroger et de remplacer par une nouvelle directive.
- (2) Dans ses rapports de 2005 et de 2007 sur l'application de la directive 2001/37/CE, la Commission a recensé les domaines pouvant utilement faire l'objet d'actions supplémentaires en vue d'un bon fonctionnement du marché intérieur. En 2008 et en 2010, le comité scientifique des risques sanitaires émergents et nouveaux (CSRSSEN) a délivré un avis scientifique à la Commission concernant les produits du tabac sans combustion et les additifs présents dans les produits du tabac. Une large consultation des parties prenantes a eu lieu en 2010, suivie de consultations ciblées des différentes parties prenantes et accompagnée d'études menées par des consultants externes. Les États membres ont été consultés tout au long du processus. Le Parlement européen et le Conseil ont, à plusieurs reprises, appelé la Commission à procéder à une révision et à une mise à jour de la directive 2001/37/CE.
- (3) Dans certains domaines relevant de la directive 2001/37/CE, les États membres sont légalement ou dans les faits dans l'impossibilité d'adapter efficacement leur législation aux nouvelles évolutions. Cela est particulièrement le cas pour les règles d'étiquetage, les États membres n'ayant pas été autorisés à accroître la taille des avertissements sanitaires, à modifier leur emplacement sur les conditionnements individuels (ci-après dénommés «unités de conditionnement») ou à remplacer les avertissements de nature à induire en erreur concernant les niveaux d'émissions de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone (GNMC).

<sup>(1)</sup> JO C 327 du 12.11.2013, p. 65.

<sup>(2)</sup> JO C 280 du 27.9.2013, p. 57.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 26 février 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 14 mars 2014.

<sup>(4)</sup> Directive 2001/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2001 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de fabrication, de présentation et de vente des produits du tabac (JO L 194 du 18.7.2001, p. 26).

- (4) Dans d'autres domaines, d'importants écarts subsistent entre les dispositions législatives, réglementaires et administratives des différents États membres en matière de fabrication, de présentation et de vente des produits du tabac et des produits connexes, ce qui fait obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur. Au vu de l'évolution de la science, du marché et du contexte international, ces divergences devraient s'accroître. Il en va de même des cigarettes électroniques et des flacons de recharge pour cigarettes électroniques (ci-après dénommés «flacons de recharge»), des produits à fumer à base de plantes, des ingrédients et émissions des produits du tabac, de certains aspects de l'étiquetage et du conditionnement ainsi que de la vente transfrontalière à distance de produits du tabac.
- (5) Ces obstacles devraient être éliminés et, pour ce faire, les règles relatives à la fabrication, à la présentation et à la vente des produits du tabac et des produits connexes devraient faire l'objet d'une harmonisation plus poussée.
- (6) La taille du marché intérieur des produits du tabac et des produits connexes, la propension des fabricants de produits du tabac à concentrer leur production pour toute l'Union uniquement dans un nombre restreint d'usines de production au sein de l'Union et l'ampleur du commerce transfrontalier des produits du tabac et des produits connexes qui en résulte plaident en faveur d'une action législative renforcée au niveau de l'Union plutôt qu'au niveau national, afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (7) L'action législative au niveau de l'Union est également nécessaire pour mettre en œuvre la convention-cadre de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour la lutte antitabac (CCLAT) de mai 2003, à laquelle sont parties l'Union et ses États membres, et pour lesquels les dispositions de cette convention-cadre sont contraignantes. Il convient de tenir tout particulièrement compte des dispositions de la CCLAT portant sur la réglementation de la composition des produits du tabac, la réglementation des informations sur les produits du tabac à communiquer, le conditionnement et l'étiquetage des produits du tabac, la publicité et le commerce illicite des produits du tabac. Les parties à la CCLAT, comprenant l'Union et ses États membres, ont adopté une série de directives sur l'application des dispositions de la CCLAT par consensus lors de différentes conférences.
- (8) Conformément à l'article 114, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il y a lieu de prendre pour base un niveau de protection élevé en matière de santé pour les propositions législatives, et, en particulier, toute nouvelle évolution basée sur des faits scientifiques devrait être prise en compte. Les produits du tabac ne sont pas des denrées ordinaires et, au vu des effets particulièrement nocifs du tabac sur la santé humaine, il convient de mettre l'accent sur la protection de la santé afin de réduire notamment la prévalence du tabagisme chez les jeunes.
- (9) Il est nécessaire d'établir un certain nombre de nouvelles définitions pour que la présente directive puisse être appliquée de manière uniforme par les États membres. Lorsque différentes obligations imposées par la présente directive s'appliquent à différentes catégories de produits et que le produit concerné relève de plus d'une de ces catégories (tabac à pipe ou tabac à rouler, par exemple), ce sont les obligations les plus strictes qui devraient s'appliquer.
- (10) La directive 2001/37/CE a fixé, pour la teneur en goudron, en nicotine et en monoxyde de carbone des cigarettes, des limites maximales destinées à s'appliquer aussi aux cigarettes exportées par l'Union. Ces limites maximales et cette approche demeurent valables.
- (11) Il y a lieu de faire référence aux normes ISO reconnues à l'échelle internationale pour mesurer les teneurs en goudron, en nicotine et en monoxyde de carbone des cigarettes (ci-après dénommées «niveaux d'émissions»). Le processus de vérification devrait être protégé de l'influence de l'industrie du tabac grâce au recours à des laboratoires indépendants, y compris des laboratoires d'État. Les États membres devraient pouvoir recourir à des laboratoires situés dans d'autres États membres de l'Union. En ce qui concerne les autres émissions des produits du tabac, il n'existe pas de normes ou de tests bénéficiant d'une reconnaissance internationale qui permettent de quantifier leurs niveaux maximaux. Il convient d'encourager les travaux actuellement menés au niveau international en vue d'élaborer ce type de normes ou de tests.
- (12) S'agissant de la fixation des niveaux d'émissions maximaux, il pourrait ultérieurement être nécessaire et opportun d'abaisser les niveaux d'émissions de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone ou de fixer des seuils maximaux en matière d'autres émissions des produits du tabac, compte tenu de leur toxicité ou de l'effet de dépendance qu'elles engendrent.

- (13) Pour exercer leurs missions de réglementation, les États membres et la Commission ont besoin d'informations exhaustives sur les ingrédients et les émissions des produits du tabac, afin d'évaluer l'attractivité, l'effet de dépendance et la toxicité des produits du tabac, ainsi que les risques pour la santé que comporte leur consommation. À cette fin, il convient de renforcer les obligations de déclaration existantes en ce qui concerne les ingrédients et les émissions. Il y a lieu de prévoir des obligations de déclaration supplémentaires renforcées en ce qui concerne les additifs figurant sur une liste prioritaire afin d'évaluer, entre autres, leur toxicité, leur effet de dépendance et leurs propriétés cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (ci-après dénommées «propriétés CMR»), y compris lors de leur combustion. Il convient de limiter autant que possible la charge de ces obligations de déclaration renforcées induite pour les petites et moyennes entreprises (PME). Ces obligations de déclaration sont considérées comme cohérentes avec l'obligation qui incombe à l'Union d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine.
- (14) En raison du recours à des modèles de déclaration différents, comme cela est actuellement le cas, il est difficile pour les fabricants et les importateurs de s'acquitter de leurs obligations en matière de déclaration, et cela implique une charge pour les États membres et la Commission au moment de comparer et d'analyser les informations reçues pour en tirer des conclusions. En conséquence, il y a lieu d'adopter un modèle commun et obligatoire pour la déclaration des ingrédients et des émissions. Il convient de garantir au grand public la plus grande transparence en ce qui concerne les informations relatives aux produits, tout en veillant à ce que les secrets commerciaux des fabricants de produits du tabac soient dûment pris en compte. Il convient de tenir compte des systèmes déjà en vigueur pour la déclaration des ingrédients.
- (15) L'absence de stratégie harmonisée concernant la réglementation relative aux ingrédients des produits du tabac nuit au bon fonctionnement du marché intérieur et a une incidence négative sur la libre circulation des biens dans l'Union. Certains États membres ont adopté des textes législatifs ou conclu des accords contraignants avec le secteur en vue d'autoriser ou d'interdire certains ingrédients. Il s'ensuit que certains ingrédients sont soumis à une réglementation dans certains États membres et non dans les autres. Les États membres réservent en outre des traitements différents aux additifs présents dans les filtres des cigarettes, ainsi qu'à ceux qui colorent la fumée du tabac. Faut de harmonisation, les entraves au bon fonctionnement du marché intérieur devraient s'accroître dans les années à venir, compte tenu de la mise en œuvre de la CCLAT et de ses directives d'application pertinentes dans l'Union, et compte tenu de l'expérience acquise dans d'autres juridictions, hors de l'Union. Les directives de la CCLAT concernant la réglementation relative au contenu des ingrédients des produits du tabac et à la réglementation des informations sur les produits du tabac à communiquer appellent notamment à la suppression des ingrédients utilisés pour améliorer le goût du produit et pour créer l'impression qu'il a des effets bénéfiques sur la santé, des ingrédients associés à l'énergie et à la vitalité ou encore de ceux qui ont des propriétés colorantes.
- (16) Les inquiétudes qui entourent les produits du tabac contenant un arôme caractérisant autre que celui du tabac, qui pourrait faciliter l'initiation à la consommation de tabac ou avoir une incidence sur les habitudes de consommation, augmentent encore le risque de réglementations divergentes. Il convient d'éviter les mesures instaurant des différences de traitement injustifiées entre différents types de cigarettes aromatisées. Toutefois, la suppression des produits contenant un arôme caractérisant présentant un volume de ventes élevé devrait s'étaler sur une période étendue, pour accorder aux consommateurs le temps nécessaire pour passer à d'autres produits.
- (17) L'interdiction des produits du tabac contenant des arômes caractérisants n'exclut pas l'utilisation d'additifs individuellement, mais oblige les fabricants à réduire la quantité d'additifs ou de combinaison d'additifs utilisée, de telle sorte que ceux-ci ne produisent plus de tels arômes. Le recours aux additifs nécessaires à la fabrication des produits du tabac, par exemple du sucre destiné à remplacer le sucre perdu au cours du processus de séchage, devrait être autorisé dès lors que ces additifs ne produisent pas d'arômes caractérisants et qu'ils n'augmentent pas la toxicité des produits, l'effet de dépendance qu'ils exercent, ni leurs propriétés CMR. Il convient qu'un panel consultatif européen indépendant appuie un tel processus décisionnel. L'application de la présente directive ne devrait pas résulter en une discrimination entre les différentes variétés de tabacs ni empêcher la différenciation des produits.
- (18) Certains additifs sont employés pour créer l'impression que les produits du tabac ont des effets bénéfiques sur la santé, que les risques qu'ils présentent pour la santé ont été réduits ou qu'ils augmentent la vivacité mentale et les performances physiques. Ces additifs, ainsi que les additifs qui ont des propriétés CMR, sans combustion, devraient être interdits afin de garantir l'uniformité de la réglementation dans l'ensemble de l'Union et d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine. Les additifs qui renforcent l'effet de dépendance et la toxicité devraient également être interdits.

- (19) Dans la mesure où la présente directive met l'accent sur les jeunes, les produits du tabac autres que les cigarettes et le tabac à rouler devraient faire l'objet d'une dérogation à certaines prescriptions relatives aux ingrédients tant qu'aucune évolution notable de la situation n'est constatée du point de vue du volume des ventes ou des habitudes de consommation des jeunes.
- (20) Compte tenu de l'interdiction générale de la vente de tabac à usage oral au sein de l'Union, il convient que la responsabilité relative à la réglementation des ingrédients du tabac à usage oral, qui requiert un niveau de connaissance approfondi des caractéristiques particulières de ce produit et de ses modes de consommation, continue d'incomber, en vertu du principe de subsidiarité, à la Suède où la vente de ce produit est autorisée en vertu de l'article 151 de l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède.
- (21) Conformément à l'objet de la présente directive, à savoir faciliter le bon fonctionnement du marché intérieur des produits du tabac et des produits connexes en prenant pour base un niveau élevé de protection de la santé, notamment chez les jeunes, et conformément à la recommandation 2003/54/CE du Conseil <sup>(1)</sup>, il convient d'encourager les États membres à empêcher la vente de ces produits aux enfants et aux adolescents en adoptant des mesures appropriées visant à fixer des limites d'âge et à les faire respecter.
- (22) Des disparités subsistent entre les dispositions nationales sur l'étiquetage des produits du tabac, notamment en ce qui concerne l'utilisation d'avertissements sanitaires combinés, constitués d'une image et d'un message, des informations sur les services d'aide au sevrage tabagique et des éléments promotionnels à l'intérieur et à l'extérieur des unités de conditionnement.
- (23) De telles disparités sont de nature à créer des entraves aux échanges et au bon fonctionnement du marché intérieur des produits du tabac et, partant, devraient être éliminées. Il est en outre possible que les consommateurs de certains États membres soient mieux informés que ceux d'autres États membres quant aux risques que présentent les produits du tabac pour la santé. Faute d'action supplémentaire au niveau de l'Union, les disparités actuelles risquent de s'accroître au cours des prochaines années.
- (24) L'adaptation des dispositions en matière d'étiquetage est par ailleurs nécessaire en vue d'aligner la réglementation au niveau de l'Union sur les avancées internationales. Ainsi, les directives de la CCLAT sur le conditionnement et l'étiquetage des produits du tabac recommandent des mises en garde de grande taille assorties d'images sur les deux faces principales du conditionnement, des informations obligatoires concernant le sevrage tabagique et des règles strictes quant aux informations de nature à induire en erreur. Les dispositions relatives aux informations de nature à induire en erreur viendront compléter l'interdiction générale des pratiques commerciales trompeuses des entreprises vis-à-vis des consommateurs établie par la directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.

Les États membres qui utilisent des timbres fiscaux ou des marques d'identification nationales à des fins fiscales sur l'emballage des produits du tabac peuvent, dans certains cas, être tenus de prévoir de les repositionner afin que les avertissements sanitaires combinés puissent être placés dans la partie supérieure des faces principales du conditionnement, conformément à la présente directive et aux directives de la CCLAT. Des dispositions transitoires devraient être mises en place pour permettre aux États membres de maintenir les timbres fiscaux ou les marques d'identification nationales utilisées à des fins fiscales dans la partie supérieure des unités de conditionnement pendant une certaine période après la transposition de la présente directive.

- (25) Les dispositions en matière d'étiquetage devraient également être adaptées aux nouvelles données scientifiques. Ainsi, il est établi que les niveaux des émissions de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone figurant sur les unités de conditionnement des cigarettes peuvent induire en erreur, car ils incitent les consommateurs à croire que certaines cigarettes sont moins nocives que d'autres. Certains éléments indiquent aussi que les avertissements sanitaires combinés de grande taille composés d'un message d'avertissement et d'une photographie en couleur correspondante sont plus efficaces que ceux qui ne comportent que du texte. C'est la raison pour laquelle les avertissements sanitaires combinés devraient devenir obligatoires dans toute l'Union et devraient recouvrir des parties substantielles et bien visibles de la surface des unités de conditionnement. Il convient de fixer des dimensions minimales pour l'ensemble des avertissements sanitaires en vue de garantir leur visibilité et leur efficacité.

<sup>(1)</sup> Recommandation 2003/54/CE du Conseil du 2 décembre 2002 relative à la prévention du tabagisme et à des initiatives visant à renforcer la lutte antitabac (JO L 22 du 25.1.2003, p. 31).

<sup>(2)</sup> Directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la directive 84/450/CEE du Conseil et les directives 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil («directive sur les pratiques commerciales déloyales») (JO L 149 du 11.6.2005, p. 22).

- (26) Les produits du tabac à fumer autres que les cigarettes et le tabac à rouler, dont la consommation est principalement le fait de consommateurs plus âgés et de groupes de population réduits, devraient continuer à bénéficier d'une dérogation à certaines obligations en matière d'étiquetage tant qu'aucune évolution notable de la situation n'est constatée s'agissant des volumes de vente ou des habitudes de consommation des jeunes. L'étiquetage de ces autres produits du tabac devrait être soumis à des règles spécifiques à ceux-ci. Il convient de garantir la visibilité des avertissements sanitaires figurant sur les produits du tabac sans combustion. Ces avertissements devraient par conséquent être placés sur les deux surfaces principales du conditionnement des produits du tabac sans combustion. En ce qui concerne le tabac à pipe à eau, qui est souvent considéré comme moins nocif que le tabac à fumer traditionnel, il convient de recourir au régime d'étiquetage complet afin d'éviter d'induire les consommateurs en erreur.
- (27) Les produits du tabac ou leurs conditionnements pourraient induire en erreur les consommateurs, notamment les jeunes, en suggérant une nocivité moindre. Cela est par exemple le cas si certains mots ou éléments sont utilisés, tels que les mots «à faible teneur en goudron», «léger», «ultra-léger», «doux», «naturel», «bio», «sans additifs», «non aromatisé» ou «slim» (cigarettes fines), ou certains noms, images et signes, figuratifs ou non. Les autres éléments trompeurs comprennent notamment des encarts et d'autres éléments tels que des étiquettes adhésives, des autocollants, des suppléments, des éléments à gratter et des pochettes (liste non exhaustive), ou ils peuvent également concerner la forme du produit du tabac proprement dite. Certains emballages et produits du tabac pourraient également induire les consommateurs en erreur en suggérant des effets bénéfiques en termes de perte de poids, de «sex appeal», de statut social, de vie sociale ou de qualités telles que la féminité, la masculinité ou l'élégance. De la même façon, la longueur et la présentation des cigarettes pourraient induire les consommateurs en erreur en créant l'impression qu'elles sont moins nocives. Ni les unités de conditionnement des produits du tabac ni leur emballage extérieur ne devraient comporter aucun bon imprimé, aucune offre de réduction, aucune référence à une distribution gratuite, aucune promotion de type «deux pour le prix d'un» ou aucune autre offre similaire susceptible de suggérer aux consommateurs l'existence d'avantages économiques les incitant ainsi à acheter ces produits du tabac.
- (28) Afin de garantir l'intégrité et la visibilité des avertissements sanitaires et de maximiser leur efficacité, il y a lieu d'adopter des dispositions concernant les dimensions de ces avertissements sanitaires, ainsi que certains aspects relatifs à la présentation des unités de conditionnement des produits du tabac, notamment leur forme et le mécanisme d'ouverture. Dans le cas d'une forme parallélépipédique, des bords arrondis ou biseautés devraient être considérés comme acceptables à condition que l'avertissement sanitaire couvre une surface équivalente à celle couverte sur une unité de conditionnement ne comportant pas de tels bords. Les États membres appliquent des règles différentes en ce qui concerne le nombre minimal de cigarettes par unité de conditionnement. Il convient d'harmoniser ces règles afin de garantir la libre circulation des produits concernés.
- (29) Des volumes considérables de produits illicites non conformes aux exigences de la directive 2001/37/CE sont mis sur le marché, et tout indique que ces volumes pourraient être amenés à augmenter. Ces produits illicites portent préjudice à la libre circulation des produits conformes et à la protection qu'assurent les dispositions législatives en faveur de la lutte antitabac. En outre, l'Union est tenue, aux termes de la CCLAT, de lutter contre les produits illicites du tabac, notamment ceux importés illégalement dans l'Union, dans le cadre d'une politique en faveur de la lutte antitabac globale de l'Union. Il convient en conséquence d'instaurer un marquage unique et sécurisé des unités de conditionnement des produits du tabac et de prévoir l'enregistrement de leurs mouvements, afin de permettre leur identification et leur traçabilité dans l'ensemble de l'Union, mais aussi de contrôler et d'améliorer leur conformité à la présente directive. Il y a en outre lieu de prévoir l'instauration de dispositifs de sécurité qui permettront de déterminer plus facilement si les produits du tabac sont authentiques ou non.
- (30) Un système interopérable d'identification et de traçabilité ainsi que des dispositifs de sécurité devraient être mis au point. Dans un premier temps, seuls les cigarettes et le tabac à rouler devraient être concernés par ce système et ces dispositifs. Les fabricants de produits du tabac d'une autre nature pourraient ainsi tirer profit de l'expérience acquise avant que le système d'identification et de traçabilité et que les dispositifs de sécurité ne deviennent applicables à ces autres produits.
- (31) Afin de garantir l'indépendance et la transparence du système d'identification et de traçabilité, les fabricants de produits du tabac devraient conclure des contrats de stockage de données avec des tiers indépendants. La Commission devrait approuver l'adéquation de ces tiers indépendants et un auditeur externe indépendant devrait contrôler leurs activités. Les données liées au système d'identification et de traçabilité devraient être conservées à part des autres données relatives aux entreprises, et elles devraient rester sous le contrôle permanent des autorités compétentes des États membres et de la Commission et leur être accessibles à tout moment.

- (32) La directive 89/622/CEE du Conseil <sup>(1)</sup> a interdit la vente dans les États membres de certains tabacs à usage oral. La directive 2001/37/CE a réaffirmé cette interdiction. L'article 151 de l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède accorde à la Suède une dérogation à l'interdiction. L'interdiction de la vente de tabac à usage oral devrait être maintenue afin d'empêcher l'introduction dans l'Union (à l'exception de la Suède) de ce produit qui entraîne une dépendance et a des effets indésirables sur la santé humaine. Pour les autres produits du tabac sans combustion qui ne sont pas produits pour le marché de masse, des dispositions strictes en matière d'étiquetage et certaines dispositions concernant leurs ingrédients sont jugées suffisantes pour contenir leur expansion sur le marché au-delà de leur usage traditionnel.
- (33) Les ventes à distance transfrontalières de produits du tabac pourraient faciliter l'accès à des produits du tabac qui ne sont pas conformes à la présente directive. Elles comportent aussi un risque accru que les jeunes aient accès aux produits du tabac. Par conséquent, la législation en faveur de la lutte antitabac risque d'être fragilisée. Les États membres devraient donc être autorisés à interdire les ventes à distance transfrontalières. Lorsque les ventes à distance transfrontalières ne sont pas interdites, l'établissement de règles communes concernant l'enregistrement des détaillants qui procèdent à ce type de ventes est approprié afin de garantir l'efficacité de la présente directive. Les États membres devraient, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, coopérer afin de faciliter la mise en œuvre de la présente directive, notamment en ce qui concerne les mesures prises en matière de ventes à distance transfrontalières de produits du tabac.
- (34) Tous les produits du tabac sont des sources potentielles de mortalité, de morbidité et d'incapacité. En conséquence, il convient d'en réglementer la fabrication, la distribution et la consommation. Il est donc important de surveiller l'évolution des nouveaux produits du tabac. Les fabricants et les importateurs devraient être tenus de soumettre une notification concernant les nouveaux produits du tabac, sans préjudice de la capacité des États membre de les interdire ou de les autoriser.
- (35) Afin de garantir l'existence de conditions de concurrence équitables, les nouveaux produits du tabac qui constituent des produits du tabac tels qu'ils sont définis dans la présente directive devraient être conformes aux exigences de celle-ci.
- (36) La présente directive devrait réglementer les cigarettes électroniques et les flacons de recharge, à moins que, de par leur présentation ou leur fonction, ils ne relèvent de la directive 2001/83/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> ou de la directive 93/42/CEE du Conseil <sup>(3)</sup>. La législation et les pratiques concernant ces produits, y compris pour ce qui est des exigences de sécurité, divergent entre les États membres, ce qui rend nécessaire une action au niveau de l'Union pour améliorer le bon fonctionnement du marché intérieur. La réglementation de ces produits devrait prendre en compte un degré élevé de protection de la santé publique. Afin de permettre aux États membres de remplir leurs missions de surveillance et de contrôle, les fabricants et les importateurs de cigarettes électroniques et de flacons de recharge devraient être tenus de soumettre une notification concernant les produits concernés avant de les mettre sur le marché.
- (37) Les États membres devraient veiller à ce que les cigarettes électroniques et les flacons de recharge satisfassent aux exigences de la présente directive. Lorsque le fabricant du produit concerné n'est pas établi dans l'Union, la responsabilité du respect de la présente directive par ce produit devrait incomber à l'importateur dudit produit.
- (38) Les liquides contenant de la nicotine ne devraient être autorisés à être mis sur le marché en vertu de la présente directive que lorsque la concentration de nicotine ne dépasse pas 20 milligrammes par millilitre. Cette concentration permet une libération de nicotine similaire à la dose de nicotine autorisée provenant d'une cigarette classique pendant le temps nécessaire pour fumer cette dernière. Afin de limiter les risques liés à la nicotine, des tailles maximales devraient être fixées pour les flacons de recharge, les réservoirs et les cartouches.
- (39) Seules les cigarettes électroniques libérant les doses de nicotine de manière constante devraient être autorisées à être mises sur le marché en vertu de la présente directive. Du point de vue de la santé, de la sécurité et de la qualité, il est nécessaire que les doses de nicotine soient diffusées de manière constante dans des conditions d'utilisation normales, notamment pour éviter le risque d'une consommation accidentelle de doses élevées.
- (40) Les cigarettes électroniques et les flacons de recharge pourraient présenter un risque pour la santé s'ils sont manipulés par des enfants. C'est pourquoi il faut veiller à ce que ces produits soient munis d'un dispositif de sécurité pour enfants et d'inviolabilité, reposant notamment sur un étiquetage, des fermetures et un mécanisme d'ouverture destinés à protéger les enfants.

<sup>(1)</sup> Directive 89/622/CEE du Conseil du 13 novembre 1989 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière d'étiquetage des produits de tabac ainsi que l'interdiction de certains tabacs à usage oral (JO L 359 du 8.12.1989, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 2001/83/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 novembre 2001 instituant un code communautaire relatif aux médicaments à usage humain (JO L 311 du 28.11.2001, p. 67).

<sup>(3)</sup> Directive 93/42/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative aux dispositifs médicaux (JO L 169 du 12.7.1993, p. 1).

- (41) Étant donné que la nicotine est une substance toxique et compte tenu des risques potentiels pesant sur la santé et la sécurité, y compris pour des personnes auxquelles le produit n'est pas destiné, le liquide contenant de la nicotine devrait uniquement être mis sur le marché dans des cigarettes électroniques ou des flacons de recharge qui répondent à certaines exigences de sécurité et de qualité. Il importe de veiller à ce que les cigarettes électroniques ne se cassent pas ou ne présentent pas de fuite durant leur utilisation et leur remplissage.
- (42) L'étiquetage et l'emballage de ces produits devraient, aux fins de la protection de la santé humaine et de la sécurité, fournir des informations suffisantes et appropriées quant à la sécurité de leur utilisation, contenir des avertissements sanitaires adéquats et ne comporter aucun élément ni dispositif de nature à induire en erreur.
- (43) Les disparités entre les droits et les pratiques nationaux en matière de publicité et de parrainage pour les cigarettes électroniques font obstacle à la libre circulation des marchandises et à la libre prestation de services, et constituent un risque non négligeable de distorsion de la concurrence. En l'absence de mesures plus poussées au niveau de l'Union, lesdites disparités sont susceptibles de s'accroître dans les années à venir, compte tenu également de l'expansion du marché des cigarettes électroniques et des flacons de recharge. Il est donc nécessaire d'harmoniser les dispositions nationales en matière de publicité et de parrainage des produits ayant des effets transfrontaliers, en prenant pour base un niveau élevé de protection de la santé humaine. Les cigarettes électroniques peuvent devenir le point d'entrée d'une dépendance à la nicotine et favoriser au bout du compte la consommation de tabac traditionnel, dans la mesure où elles imitent et banalisent l'action de fumer. C'est la raison pour laquelle il y a lieu d'adopter une approche restrictive en ce qui concerne la publicité pour les cigarettes électroniques et les flacons de recharge.
- (44) Pour exercer leurs missions de réglementation, la Commission et les États membres ont besoin d'informations exhaustives sur l'évolution du marché des cigarettes électroniques et des flacons de recharge. À cette fin, les fabricants et les importateurs de ces produits devraient être tenus de déclarer leurs volumes de ventes, les préférences des divers groupes de consommateurs et les modes de vente. Il convient de veiller à ce que ces informations soient mises à la disposition du grand public, en tenant dûment compte de la nécessité de protéger les secrets commerciaux.
- (45) Afin que les États membres puissent assurer une surveillance appropriée du marché, il importe que les fabricants, les importateurs et les distributeurs exploitent un système adéquat permettant de repérer et de recenser d'éventuels effets indésirables et d'en informer les autorités compétentes de manière que les mesures qui s'imposent puissent être prises. Une clause de sauvegarde se justifie qui permettrait aux États membres de prendre des mesures pour lutter contre des risques graves pour la santé publique.
- (46) Dans le cadre d'un marché de cigarettes électroniques émergent, il est possible que, en dépit du respect de la présente directive, une cigarette électronique donnée ou un flacon de recharge donné ou un type de cigarettes électroniques ou de flacons de recharge mis sur le marché constitue un risque imprévu pour la santé humaine. Il est donc souhaitable de prévoir une procédure visant à répondre à ce risque, procédure qui devrait notamment permettre à un État membre d'adopter des mesures provisoires appropriées. Ces mesures provisoires appropriées pourraient conduire à interdire la commercialisation d'une cigarette électronique donnée ou d'un flacon de recharge donné ou d'un type de cigarettes électroniques ou de flacons de recharge. Dans ce cas, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués afin d'interdire la mise sur le marché d'une cigarette électronique donnée ou d'un flacon de recharge donné ou d'un type de cigarettes électroniques ou de flacons de recharge. La Commission devrait être habilitée à le faire lorsque trois États membres au moins ont interdit les produits concernés pour des raisons dûment justifiées et qu'il est nécessaire d'étendre cette interdiction à tous les États membres afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur pour les produits conformes à la présente directive mais ne présentant pas de risques analogues pour la santé. La Commission devrait faire rapport sur les risques éventuels liés aux cigarettes électroniques rechargeables au plus tard le 20 mai 2016.
- (47) La présente directive n'harmonise pas tous les aspects des cigarettes électroniques ou des flacons de recharge. Elle laisse, par exemple, aux États membres la responsabilité d'adopter des règles sur les arômes. Les États membres pourraient juger utile d'autoriser la mise sur le marché de produits aromatisés. Ils ne devraient pas perdre de vue l'attractivité que ces produits peuvent présenter pour les jeunes et les non-fumeurs. Toute interdiction de ces produits aromatisés devrait être justifiée et la notification soumise conformément à la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 204 du 21.7.1998, p. 37).

- (48) En outre, la présente directive n'harmonise ni les règles relatives aux environnements sans tabac, ni les modalités de vente et de publicité sur les marchés nationaux, ni les règles en matière d'extension de marque, et elle n'introduit pas non plus de limite d'âge pour les cigarettes électroniques ou les flacons de recharge. Dans tous les cas, la présentation de ces produits et la publicité faite à leur sujet ne devraient pas promouvoir la consommation de tabac ni prêter à confusion avec des produits du tabac. Les États membres sont libres de légiférer en la matière dans les limites de leur propre juridiction et sont encouragés à le faire.
- (49) La réglementation applicable aux produits à fumer à base de plantes diffère d'un État membre à l'autre et ces produits sont souvent perçus comme étant inoffensifs ou moins nocifs malgré le risque que présente leur combustion pour la santé. Dans de nombreux cas, les consommateurs ne connaissent pas le contenu desdits produits. Afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'améliorer l'information des consommateurs, il convient d'instituer au niveau de l'Union des règles communes en matière d'étiquetage et de déclaration des ingrédients pour ces produits.
- (50) Afin d'assurer l'uniformité des conditions de mise en œuvre de la présente directive, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne l'établissement et la mise à jour de la liste prioritaire d'additifs à soumettre à des obligations renforcées de déclaration, l'établissement et la mise à jour du modèle de déclaration des ingrédients et de diffusion de ces informations, la détermination des produits du tabac contenant des arômes caractérisants ou présentant un niveau accru de toxicité, de risque de dépendance ou de propriétés CMR, la méthodologie permettant de déterminer qu'un produit du tabac contient un arôme caractérisant, les procédures relatives à la mise en place et au fonctionnement d'un panel consultatif indépendant pour déterminer les produits du tabac contenant des arômes caractérisants, l'emplacement précis des avertissements sanitaires sur les pochettes de tabac à rouler, les spécifications techniques relatives à la conception, à la présentation et à la forme des avertissements sanitaires combinés, les normes techniques concernant la mise en place et le fonctionnement du système d'identification et de traçabilité pour assurer la compatibilité des systèmes concernant les identifiants uniques et les dispositifs de sécurité ainsi que la mise en place d'un modèle commun de notification des cigarettes électroniques et des flacons de recharge et les normes techniques concernant les mécanismes de remplissage de ces produits. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (51) Afin d'assurer que la présente directive soit pleinement opérationnelle et afin de l'adapter à l'évolution des techniques, de la science et du contexte international en matière de fabrication, de consommation et de réglementation du tabac, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission afin qu'elle puisse adopter et adapter les niveaux d'émissions maximaux et les méthodes de mesure de ces émissions, établir les niveaux maximaux des additifs qui produisent un arôme caractérisant ou qui augmentent la toxicité ou l'effet de dépendance des produits, supprimer certaines exceptions octroyées à des produits du tabac autres que les cigarettes et le tabac à rouler, adapter les avertissements sanitaires, mettre en place et adapter la bibliothèque d'images, définir les éléments clés des contrats de stockage de données devant être conclus aux fins du système d'identification et de traçabilité et étendre les mesures adoptées par des États membres à l'égard de l'ensemble de l'Union concernant une cigarette électronique donnée ou un flacon de recharge donné ou un type de cigarettes électroniques ou de flacons de recharge. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, que la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (52) La Commission devrait suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la mise en œuvre et l'impact de la présente directive et présenter un rapport au plus tard le 21 mai 2021, et en cas de besoin par la suite, afin de déterminer s'il est nécessaire d'y apporter des modifications. Le rapport devrait comporter des informations relatives aux surfaces des unités de conditionnement des produits du tabac ne relevant pas de la présente directive, à l'évolution du marché des nouveaux produits du tabac, à une éventuelle évolution du marché qui constituerait une évolution notable de la situation, à l'évolution du marché des cigarettes fines, du tabac à pipe à eau et des cigarettes électroniques et des flacons de recharge et à la perception qu'en ont les consommateurs.

La Commission devrait élaborer un rapport sur la faisabilité, les effets bénéfiques et les incidences d'un système européen pour la réglementation des ingrédients contenus dans les produits du tabac, y compris la faisabilité et les avantages de l'établissement d'une liste des ingrédients au niveau de l'Union pouvant être utilisés ou présents dans

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

des produits du tabac ou ajoutés auxdits produits (ci-après dénommée «liste positive»). Lors de l'élaboration dudit rapport, la Commission devrait évaluer, entre autres, les données scientifiques disponibles concernant les effets toxiques des ingrédients et l'effet de dépendance qu'ils engendrent.

- (53) Le tabac et les produits connexes qui sont conformes à la présente directive devraient bénéficier de la libre circulation des marchandises. Toutefois, compte tenu des différents niveaux d'harmonisation réalisés par la présente directive, les États membres devraient, sous certaines conditions, conserver la faculté d'imposer des exigences plus strictes à certains égards afin de protéger la santé publique. Cela est le cas en ce qui concerne la présentation et l'emballage, y compris les couleurs, des produits du tabac, à l'exception des avertissements sanitaires, pour lesquels la présente directive prévoit une première série de règles de base communes. En conséquence, les États membres pourraient, par exemple, instaurer des dispositions prévoyant une normalisation accrue des conditionnements des produits du tabac, dès lors que ces dispositions sont compatibles avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et les obligations liées à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et ne compromettent pas la pleine application de la présente directive.
- (54) En outre, afin de tenir compte des possibles évolutions futures du marché, les États membres devraient aussi être autorisés à interdire une catégorie donnée de produits du tabac ou de produits connexes pour des motifs tenant à la situation spécifique prévalant dans l'État membre concerné et à condition que ces dispositions soient justifiées par la nécessité de protéger la santé publique, compte tenu du niveau élevé de protection qu'assure la présente directive. Les États membres devraient notifier à la Commission ces dispositions nationales plus strictes.
- (55) Un État membre devrait demeurer libre de maintenir ou d'instaurer une législation nationale applicable à tous les produits mis sur son marché national en ce qui concerne les aspects qui ne sont pas réglementés par la présente directive, dès lors qu'elle est compatible avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et ne compromet pas la pleine application de la présente directive. En conséquence, et dans ces conditions, les États membres pourraient notamment réglementer ou interdire le matériel utilisé pour les produits du tabac (y compris les pipes à eau) et pour les produits à fumer à base de plantes et réglementer ou interdire les produits semblables en apparence à un type de produits du tabac ou de produits connexes. Une notification préalable est requise pour les réglementations nationales techniques, conformément à la directive 98/34/CE
- (56) Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient uniquement traitées conformément aux règles et garanties établies par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (57) La présente directive est sans préjudice du droit de l'Union régissant l'utilisation et l'étiquetage des organismes génétiquement modifiés.
- (58) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs <sup>(2)</sup>, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur considère que la transmission de ces documents est justifiée.
- (59) L'obligation de respecter les droits fondamentaux ainsi que les principes juridiques consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne n'est en rien modifiée par la présente directive. Plusieurs droits fondamentaux sont concernés par la présente directive. Il est donc impératif de veiller à ce que les obligations imposées aux fabricants, aux importateurs et aux distributeurs de tabac et de produits connexes non seulement garantissent un niveau élevé de protection de la santé et des consommateurs, mais protègent également tous les autres droits fondamentaux et soient proportionnées eu égard au bon fonctionnement du marché intérieur. Il convient dans l'application de la présente directive de respecter le droit de l'Union ainsi que les engagements internationaux pertinents.
- (60) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de fabrication, de présentation et de vente du tabac et des produits connexes, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais

<sup>(1)</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>(2)</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

peuvent, en raison de leurs dimensions et effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'il est énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### TITRE I

### DISPOSITIONS COMMUNES

#### *Article premier*

#### **Objet**

La présente directive a pour objectif le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant:

- a) les ingrédients et émissions des produits du tabac et les obligations de déclaration y afférentes, notamment les niveaux d'émissions maximaux de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone pour les cigarettes;
- b) certains aspects de l'étiquetage et du conditionnement des produits du tabac, notamment les avertissements sanitaires devant figurer sur les unités de conditionnement et sur tout emballage extérieur, ainsi que les dispositifs de traçabilité et de sécurité qui s'appliquent aux produits du tabac afin de garantir le respect de la présente directive par ceux-ci;
- c) l'interdiction de mettre sur le marché les produits du tabac à usage oral;
- d) la vente à distance transfrontalière de produits du tabac;
- e) l'obligation de soumettre une notification concernant les nouveaux produits du tabac;
- f) la mise sur le marché et l'étiquetage de certains produits connexes des produits du tabac, à savoir les cigarettes électroniques et les flacons de recharge, et les produits à fumer à base de plantes;

en vue de faciliter le bon fonctionnement du marché intérieur des produits du tabac et des produits connexes, en prenant pour base un niveau élevé de protection de la santé humaine, particulièrement pour les jeunes, et de respecter les obligations de l'Union découlant de la convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac (CCLAT).

#### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «tabac», les feuilles et toute autre partie naturelle, transformée ou non, de la plante de tabac, y compris le tabac expansé et reconstitué;
- 2) «tabac à pipe», du tabac pouvant être consommé au moyen d'un processus de combustion et destiné exclusivement à être utilisé dans une pipe;
- 3) «tabac à rouler», du tabac pouvant être utilisé par les consommateurs ou les détaillants pour confectionner des cigarettes;
- 4) «produits du tabac», des produits pouvant être consommés et composés, même partiellement, de tabac, qu'il soit ou non génétiquement modifié;
- 5) «produit du tabac sans combustion», un produit du tabac ne faisant appel à aucun processus de combustion, notamment le tabac à mâcher, à priser et à usage oral;
- 6) «tabac à mâcher», un produit du tabac sans combustion, exclusivement destiné à être mâché;
- 7) «tabac à priser», un produit du tabac sans combustion pouvant être consommé par voie nasale;
- 8) «tabac à usage oral», tous les produits du tabac destinés à un usage oral, à l'exception de ceux destinés à être inhalés ou mâchés, constitués intégralement ou partiellement de tabac, présentés sous forme de poudre, de particules fines ou de toute combinaison de ces formes, notamment ceux présentés en sachets-portions ou sachets poreux;
- 9) «produits du tabac à fumer», des produits du tabac qui ne sont pas des produits du tabac sans combustion;

- 10) «cigarette», un rouleau de tabac pouvant être consommé au moyen d'un processus de combustion, et qui est défini plus précisément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2011/64/UE du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 11) «cigare», un rouleau de tabac pouvant être consommé au moyen d'un processus de combustion, et qui est défini plus précisément à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2011/64/UE;
- 12) «cigarillo», un type de cigare de petite taille, et qui est défini plus précisément à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2007/74/CE du Conseil <sup>(2)</sup>;
- 13) «tabac à pipe à eau», un produit du tabac pouvant être consommé au moyen d'une pipe à eau. Aux fins de la présente directive, le tabac à pipe à eau est réputé être du tabac à fumer. Si un produit peut être utilisé à la fois dans une pipe à eau et comme tabac à rouler, il est réputé être du tabac à rouler;
- 14) «nouveau produit du tabac», un produit du tabac qui:
  - a) ne relève d'aucune des catégories suivantes: cigarette, tabac à rouler, tabac à pipe, tabac à pipe à eau, cigare, cigarillo, tabac à mâcher, tabac à priser ou tabac à usage oral; et
  - b) est mis sur le marché après le 19 mai 2014;
- 15) «produit à fumer à base de plantes», un produit à base de végétaux, de plantes aromatiques ou de fruits, ne contenant pas de tabac et pouvant être consommé au moyen d'un processus de combustion;
- 16) «cigarette électronique», un produit, ou tout composant de ce produit, y compris une cartouche, un réservoir et le dispositif dépourvu de cartouche ou de réservoir, qui peut être utilisé, au moyen d'un embout buccal, pour la consommation de vapeur contenant de la nicotine. Les cigarettes électroniques peuvent être jetables ou rechargeables au moyen d'un flacon de recharge et un réservoir ou au moyen de cartouches à usage unique;
- 17) «flacon de recharge», un récipient renfermant un liquide contenant de la nicotine, qui peut être utilisé pour recharger une cigarette électronique;
- 18) «ingrédient», le tabac, un additif, ainsi que toute autre substance ou tout autre élément présent dans un produit fini du tabac ou dans des produits connexes, y compris le papier, le filtre, l'encre, les capsules et les colles;
- 19) «nicotine», les alcaloïdes nicotiniques;
- 20) «goudron», le condensat de fumée brut anhydre et exempt de nicotine;
- 21) «émissions», les substances dégagées lorsqu'un produit du tabac ou un produit connexe est utilisé aux fins prévues, telles que les substances contenues dans la fumée ou celles qui sont libérées lors de l'utilisation d'un produit du tabac sans combustion;
- 22) «niveau maximal» ou «niveau d'émission maximal», la teneur ou l'émission maximale, y compris égale à zéro, d'une substance présente dans un produit du tabac, mesurée en milligrammes;
- 23) «additif», une substance autre que du tabac, qui est ajoutée à un produit du tabac, à son conditionnement unitaire ou à tout emballage extérieur;
- 24) «arôme», un additif conférant une odeur et/ou un goût;
- 25) «arôme caractérisant», une odeur ou un goût clairement identifiable autre que celle ou celui du tabac, provenant d'un additif ou d'une combinaison d'additifs, notamment à base de fruits, d'épices, de plantes aromatiques, d'alcool, de confiseries, de menthol ou de vanille (liste non exhaustive), et qui est identifiable avant ou pendant la consommation du produit du tabac;
- 26) «effet de dépendance», le potentiel pharmacologique d'une substance à créer la dépendance, un état qui altère la capacité d'un individu à contrôler son comportement, le plus souvent en induisant un effet de récompense ou une diminution des symptômes de sevrage, ou les deux;

<sup>(1)</sup> Directive 2011/64/UE du Conseil du 21 juin 2011 concernant la structure et les taux des accises applicables aux tabacs manufacturés (JO L 176 du 5.7.2011, p. 24).

<sup>(2)</sup> Directive 2007/74/CE du Conseil du 20 décembre 2007 concernant les franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers (JO L 346 du 29.12.2007, p. 6).

- 27) «toxicité», la mesure dans laquelle une substance peut produire des effets nocifs sur l'organisme humain, y compris des effets apparaissant dans la durée, généralement en raison d'une consommation ou d'une exposition répétée ou continue;
- 28) «évolution notable de la situation», une augmentation du volume des ventes par catégorie de produits atteignant 10 % ou plus dans au moins cinq États membres, sur la base des données relatives aux ventes communiquées conformément à l'article 5, paragraphe 6, ou une augmentation d'au moins cinq points de pourcentage, dans au moins cinq États membres, du niveau de prévalence d'utilisation dans le groupe des consommateurs de moins de 25 ans pour la catégorie de produits concernée, sur la base du rapport spécial 385 Eurobaromètre de mai 2012 ou d'études de prévalence équivalentes; en tout état de cause, aucune évolution notable de la situation n'est réputée s'être produite si le volume des ventes de la catégorie de produits au niveau du commerce de détail ne dépasse pas 2,5 % des ventes totales de produits du tabac au niveau de l'Union;
- 29) «emballage extérieur», tout emballage dans lequel les produits du tabac ou les produits connexes sont mis sur le marché, comprenant une unité de conditionnement ou un ensemble d'unités de conditionnement; les suremballages transparents ne sont pas considérés comme des emballages extérieurs;
- 30) «unité de conditionnement», le plus petit conditionnement individuel d'un produit du tabac ou d'un produit connexe mis sur le marché;
- 31) «pochette», une unité de conditionnement de tabac à rouler, se présentant soit comme une poche rectangulaire munie d'un rabat recouvrant l'ouverture, soit comme une poche à fond plat;
- 32) «avertissement sanitaire», un avertissement à propos des effets indésirables sur la santé humaine d'un produit ou à propos d'autres conséquences non souhaitées de sa consommation, y compris les messages d'avertissement, les avertissements sanitaires combinés, les avertissements d'ordre général et les messages d'information, tels que prévus par la présente directive;
- 33) «avertissement sanitaire combiné», un avertissement sanitaire associant un message d'avertissement et une photo ou une illustration correspondante, tel que prévu par la présente directive;
- 34) «vente à distance transfrontalière», une vente à distance à des consommateurs dans le cadre de laquelle le consommateur, au moment où il commande le produit au détaillant, se trouve dans un État membre autre que l'État membre ou le pays tiers dans lequel ce détaillant est établi; un détaillant est réputé être établi dans un État membre:
  - a) dans le cas d'une personne physique: si le siège de son activité se trouve dans cet État membre;
  - b) dans les autres cas: si son siège social, son administration centrale ou le lieu de son activité, y compris une succursale, une agence ou tout autre établissement, se trouve dans cet État membre;
- 35) «consommateur», une personne physique agissant à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de ses activités commerciales ou professionnelles;
- 36) «système de contrôle de l'âge», un système informatique permettant de confirmer sans ambiguïté l'âge du consommateur par des moyens électroniques, conformément aux exigences nationales;
- 37) «fabricant», toute personne physique ou morale qui fabrique un produit ou fait concevoir ou fabriquer un produit, et commercialise ce produit sous son propre nom ou sa propre marque;
- 38) «importation de produits du tabac ou de produits connexes», l'introduction sur le territoire de l'Union de ce type de produits qui, au moment de leur introduction, ne sont pas placés sous une procédure douanière suspensive ou un régime douanier suspensif, ainsi que la sortie des produits d'une procédure douanière suspensive ou d'un régime douanier suspensif;

- 39) «importateur de produits du tabac ou de produits connexes», le propriétaire ou une personne ayant le droit de disposition des produits du tabac ou des produits connexes introduits sur le territoire de l'Union;
- 40) «mise sur le marché», le fait de mettre des produits, quel que soit leur lieu de fabrication, à la disposition des consommateurs de l'Union, à titre onéreux ou non, y compris par vente à distance; dans le cas de la vente à distance transfrontalière, le produit est réputé mis sur le marché dans l'État membre où se trouve le consommateur;
- 41) «détaillant», tout point de vente dans lequel sont mis sur le marché des produits du tabac, y compris par une personne physique.

## TITRE II

### PRODUITS DU TABAC

#### CHAPITRE I

#### **Ingrédients et émissions**

##### *Article 3*

#### **Niveaux d'émissions maximaux de goudron, de nicotine, de monoxyde de carbone et d'autres substances**

1. Les niveaux d'émissions des cigarettes mises sur le marché ou fabriquées dans les États membres (ci-après dénommés «niveaux d'émission maximaux») ne peuvent excéder:
  - a) 10 milligrammes de goudron par cigarette;
  - b) 1 milligramme de nicotine par cigarette;
  - c) 10 milligrammes de monoxyde de carbone par cigarette.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour réduire les niveaux d'émissions maximaux fixés au paragraphe 1, lorsque cela est nécessaire compte tenu des normes adoptées à l'échelle internationale.
3. Les États membres notifient à la Commission tous les niveaux d'émissions maximaux éventuels qu'ils fixent pour les substances autres que celles visées au paragraphe 1 émises par les cigarettes ainsi que pour les substances émises par les produits du tabac autres que les cigarettes.
4. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 27 pour intégrer dans le droit de l'Union les normes convenues par les parties à la CCLAT ou par l'OMS en ce qui concerne les niveaux d'émissions maximaux pour les substances autres que celles visées au paragraphe 1 émises par les cigarettes et pour les substances émises par les produits du tabac autres que les cigarettes.

##### *Article 4*

#### **Méthodes de mesure**

1. Les émissions de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone des cigarettes sont mesurées sur la base de la norme ISO 4387 pour le goudron, de la norme ISO 10315 pour la nicotine et de la norme ISO 8454 pour le monoxyde de carbone.

L'exactitude des mesures de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone est déterminée conformément à la norme ISO 8243.

2. Les mesures visées au paragraphe 1 sont vérifiées par des laboratoires agréés et surveillés par les autorités compétentes des États membres.

Ces laboratoires n'appartiennent pas à l'industrie du tabac et ne sont pas contrôlés, directement ou indirectement, par celle-ci.

Les États membres communiquent à la Commission une liste des laboratoires agréés, en précisant les critères utilisés pour l'agrément et les moyens de surveillance mis en œuvre, et mettent à jour cette liste en cas de modification. La Commission met à la disposition du public les listes de laboratoires agréés.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour adapter les méthodes de mesure des émissions de goudron, de nicotine et de monoxyde de carbone, lorsque cela est nécessaire compte tenu des avancées scientifiques et techniques ou des normes adoptées à l'échelle internationale.

4. Les États membres notifient à la Commission les éventuelles méthodes de mesure qu'ils utilisent pour les substances autres que celles visées au paragraphe 3 émises par les cigarettes et pour les substances émises par les produits du tabac autres que les cigarettes.
5. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 27 afin d'intégrer dans le droit de l'Union les normes convenues par les parties à la CCLAT ou par l'OMS en ce qui concerne les méthodes de mesure.
6. Les États membres peuvent percevoir des redevances proportionnelles auprès des fabricants et des importateurs de produits du tabac pour la vérification des mesures visées au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 5

#### Déclaration des ingrédients et des émissions

1. Les États membres font obligation aux fabricants et aux importateurs de produits du tabac de soumettre à leurs autorités compétentes les informations suivantes, par marque et par type:
  - a) une liste de tous les ingrédients, avec leurs quantités, utilisés dans la fabrication de ces produits du tabac, par ordre décroissant du poids de chaque ingrédient inclus dans le produit du tabac;
  - b) les niveaux d'émissions visés à l'article 3, paragraphes 1 et 4;
  - c) lorsque ces données sont disponibles, des informations sur d'autres émissions et leurs niveaux.

Pour les produits déjà mis sur le marché, ces informations sont fournies au plus tard le 20 novembre 2016.

Les fabricants ou les importateurs informent également les autorités compétentes des États membres concernés si la composition d'un produit est modifiée de telle sorte que cela a une répercussion sur l'information communiquée au titre du présent article.

Pour un produit du tabac nouveau ou modifié, les informations requises en vertu du présent article sont communiquées avant la mise sur le marché de ce produit.

2. La liste des ingrédients visée au paragraphe 1, point a), est accompagnée d'une déclaration présentant les raisons de la présence des différents ingrédients dans les produits du tabac concernés. Cette liste indique également le statut des ingrédients, en précisant notamment s'ils ont été enregistrés conformément au règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> ainsi que leur classification au titre du règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.
3. La liste visée au paragraphe 1, point a), est également assortie des données toxicologiques pertinentes pour ces ingrédients, avec et sans combustion, selon le cas, se rapportant en particulier à leurs effets sur la santé des consommateurs et tenant compte, entre autres, de tout effet de dépendance qu'ils engendrent.

En outre, pour les cigarettes et le tabac à rouler, un document technique établissant une description générale des additifs utilisés et de leurs propriétés est soumis par le fabricant ou l'importateur.

Pour les substances autres que le goudron, la nicotine, le monoxyde de carbone et les émissions visées à l'article 4, paragraphe 4, les fabricants et les importateurs indiquent les méthodes de mesure des émissions employées. Les États membres peuvent également faire obligation aux fabricants et aux importateurs de procéder à des études prescrites par les autorités compétentes en vue d'évaluer les effets d'ingrédients sur la santé, compte tenu, entre autres, de leur effet de dépendance et de leur toxicité.

4. Les États membres veillent à ce que les informations communiquées au titre du paragraphe 1 du présent article et de l'article 6 soient diffusées sur un site internet accessible au grand public. Les États membres tiennent dûment compte de la nécessité de protéger les secrets commerciaux lorsqu'ils les rendent publics. Les États membres exigent des fabricants et des importateurs qu'ils mentionnent les informations dont ils estiment qu'elles constituent des secrets commerciaux lorsqu'ils communiquent des informations conformément au paragraphe 1 du présent article et à l'article 6.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) n° 1907/2006 (JO L 353 du 31.12.2008, p. 1).

5. La Commission définit et met à jour si nécessaire, au moyen d'actes d'exécution, le modèle applicable à la transmission et à mise à disposition des informations visées aux paragraphes 1 et 6 du présent article et à l'article 6. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

6. Les États membres font obligation aux fabricants et aux importateurs de leur communiquer les études internes et externes concernant le marché et les préférences des différents groupes de consommateurs, y compris les jeunes et les fumeurs actuels, en matière d'ingrédients et d'émissions, ainsi que les synthèses de toute étude de marché qu'ils mènent lors du lancement de nouveaux produits. Les États membres font également obligation aux fabricants et aux importateurs de déclarer annuellement le volume de leurs ventes par marque et par type, exprimé en nombre de cigarettes/cigares/cigarillos ou en kilogrammes, et par État membre, en commençant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Les États membres fournissent toute autre donnée dont ils disposent en ce qui concerne le volume des ventes.

7. L'ensemble des données et informations devant être communiquées aux États membres et par eux au titre du présent article et de l'article 6 sont fournies sous forme électronique. Les États membres stockent les informations de façon électronique et veillent à ce que la Commission et les autres États membres y aient accès aux fins de l'application de la présente directive. Les États membres et la Commission font en sorte que les secrets commerciaux et toute autre information confidentielle soient traités de façon confidentielle.

8. Les États membres peuvent percevoir des redevances proportionnelles auprès des fabricants et des importateurs de produits du tabac pour la réception, le stockage, le traitement, l'analyse et la publication des informations qui leur sont soumises au titre du présent article.

#### Article 6

##### Liste prioritaire d'additifs et obligations de déclaration renforcées

1. Outre les obligations de déclaration établies à l'article 5, des obligations de déclaration renforcées s'appliquent à certains additifs contenus dans les cigarettes et le tabac à rouler figurant sur une liste prioritaire. La Commission adopte des actes d'exécution établissant et mettant ultérieurement à jour cette liste prioritaire d'additifs. Cette liste reprend les additifs:

- a) pour lesquels il existe déjà, dans d'autres juridictions, des indications, des travaux de recherche ou une réglementation laissant supposer qu'ils possèdent l'une des propriétés énoncées au paragraphe 2, points a) à d), du présent article; et
- b) qui font partie des additifs les plus communément utilisés en termes de poids ou de nombre, selon les déclarations des ingrédients au titre de l'article 5, paragraphes 1 et 3.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2. Une première liste d'additifs, comportant au minimum quinze additifs, est adoptée le 20 mai 2016 au plus tard.

2. Les États membres exigent des fabricants et des importateurs de cigarettes ou de tabac à rouler contenant un additif figurant sur la liste prioritaire prévue au paragraphe 1 qu'ils réalisent des études approfondies visant à examiner, pour chaque additif, si celui-ci:

- a) contribue à la toxicité ou à l'effet de dépendance des produits en question et si cela a pour conséquence d'augmenter de manière significative ou mesurable la toxicité ou l'effet de dépendance de l'un des produits concernés;
- b) produit un arôme caractérisant;
- c) facilite l'inhalation ou l'absorption de nicotine; ou
- d) conduit à la formation de substances qui ont des propriétés CMR — et en quelles quantités — et si cela a pour effet d'augmenter de manière significative ou mesurable les propriétés CMR de l'un des produits concernés.

3. Ces études tiennent compte de l'usage prévu des produits concernés et examinent en particulier les émissions résultant du processus de combustion impliquant l'additif concerné. Elles examinent également l'interaction de cet additif avec d'autres ingrédients contenus dans les produits concernés. Les fabricants ou les importateurs qui utilisent un additif identique dans leurs produits du tabac peuvent réaliser une étude conjointe si l'additif est utilisé dans des produits de composition comparable.

4. Les fabricants ou les importateurs établissent un rapport sur les résultats de ces études. Ledit rapport inclut une synthèse et une présentation détaillée rassemblant les publications scientifiques disponibles concernant cet additif et récapitulant les données internes relatives à ses effets.

Les fabricants ou les importateurs soumettent ces rapports à la Commission ainsi qu'une copie de ceux-ci aux autorités compétentes des États membres dans lesquels un produit du tabac contenant cet additif est mis sur le marché, au plus tard dix-huit mois après que l'additif concerné a été inscrit sur la liste prioritaire au titre du paragraphe 1. La Commission et les États membres concernés peuvent également demander aux fabricants ou aux importateurs des informations complémentaires concernant l'additif concerné. Ces informations complémentaires font partie intégrante du rapport.

La Commission et les États membres concernés peuvent demander que ces rapports fassent l'objet d'une évaluation par des pairs, effectuée par un organisme scientifique indépendant, notamment en ce qui concerne leur exhaustivité, la méthodologie employée et leurs conclusions. Les informations reçues aident la Commission et les États membres dans la prise de décisions au titre de l'article 7. Les États membres et la Commission peuvent percevoir des redevances proportionnelles auprès des fabricants et des importateurs de produits du tabac pour les évaluations par des pairs.

5. Les PME, telles qu'elles sont définies dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission <sup>(1)</sup>, sont exemptées des obligations relevant du présent article si un rapport sur l'additif concerné est élaboré par un autre fabricant ou un autre importateur.

#### Article 7

### Réglementation relative aux ingrédients

1. Les États membres interdisent la mise sur le marché de produits du tabac contenant un arôme caractérisant.

Les États membres n'interdisent pas le recours aux additifs essentiels à la fabrication de produits du tabac, par exemple le sucre destiné à remplacer le sucre perdu au cours du processus de séchage, dès lors que ces additifs ne confèrent pas au produit un arôme caractérisant et qu'ils n'augmentent pas de manière significative ou mesurable la toxicité des produits du tabac, l'effet de dépendance qu'ils exercent ou leurs propriétés CMR.

Les États membres notifient à la Commission les mesures prises en vertu du présent paragraphe.

2. La Commission détermine, à la demande d'un État membre, ou peut déterminer, de sa propre initiative, au moyen d'actes d'exécution, si un produit du tabac relève du champ d'application du paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles uniformes relatives aux procédures permettant de déterminer si un produit relève ou non du champ d'application du paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

4. Un panel consultatif indépendant est mis en place au niveau de l'Union. Les États membres et la Commission peuvent consulter ce panel avant d'adopter une mesure au titre des paragraphes 1 et 2 du présent article. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les procédures pour la mise en place et le fonctionnement de ce panel.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

5. Lorsque la teneur ou la concentration de certains additifs ou d'une combinaison d'additifs est telle qu'elle entraîne des interdictions conformément au paragraphe 1 du présent article dans au moins trois États membres, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour fixer des teneurs maximales applicables à ces additifs ou à cette combinaison d'additifs produisant l'arôme caractérisant.

6. Les États membres interdisent la mise sur le marché de produits du tabac contenant les additifs suivants:

- a) les vitamines ou autres additifs créant l'impression qu'un produit du tabac a des effets bénéfiques sur la santé ou que les risques qu'il présente pour la santé ont été réduits;
- b) la caféine ou la taurine ou d'autres additifs et stimulants associés à l'énergie et à la vitalité;
- c) les additifs qui confèrent des propriétés colorantes aux émissions;

<sup>(1)</sup> Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

- d) pour le tabac à fumer, les additifs qui facilitent l'inhalation ou l'absorption de nicotine; et
- e) les additifs qui, sans combustion, ont des propriétés CMR.

7. Les États membres interdisent la mise sur le marché de produits du tabac contenant des arômes dans l'un de leurs composants tels que les filtres, le papier, le conditionnement et les capsules, ou tout dispositif technique permettant de modifier l'odeur ou le goût des produits du tabac concernés ou leur intensité de combustion. Les filtres, le papier et les capsules ne doivent pas contenir de tabac ni de nicotine.

8. Les États membres veillent à ce que, selon le cas, les dispositions et les conditions énoncées conformément au règlement (CE) n° 1907/2006 soient appliquées aux produits du tabac.

9. Sur la base de données scientifiques, les États membres interdisent la mise sur le marché des produits du tabac contenant des additifs dans des quantités qui augmentent, lors de la consommation, de manière significative ou mesurable, leurs effets toxiques ou l'effet de dépendance qu'ils engendrent ou leurs propriétés CMR.

Les États membres notifient à la Commission les mesures qu'ils ont prises en vertu du présent paragraphe.

10. La Commission détermine, à la demande d'un État membre, ou peut déterminer, de sa propre initiative, au moyen d'un acte d'exécution, si un produit du tabac relève du champ d'application du paragraphe 9. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2, et s'appuient sur les données scientifiques les plus récentes.

11. Lorsqu'il a été démontré qu'un additif ou une certaine quantité de cet additif amplifie les effets toxiques ou l'effet de dépendance qu'engendre un produit du tabac, et lorsque ce produit a été interdit conformément au paragraphe 9 du présent article dans au moins trois États membres, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour fixer les teneurs maximales applicables à cet additif. Dans ce cas, la teneur maximale est fixée au niveau de la teneur maximale la moins élevée qui a donné lieu à l'une des interdictions nationales visées au présent paragraphe.

12. Les produits du tabac autres que les cigarettes et le tabac à rouler sont exemptés des interdictions visées aux paragraphes 1 et 7. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 27 pour retirer cette exemption pour une catégorie particulière de produits en cas d'évolution notable de la situation établie par un rapport de la Commission.

13. Les États membres et la Commission peuvent percevoir des redevances proportionnelles auprès des fabricants et des importateurs de produits du tabac pour évaluer si un produit du tabac contient un arôme caractérisant, si des additifs ou des arômes interdits sont utilisés et si un produit du tabac contient des additifs dans des quantités qui augmentent de manière significative et mesurable ses effets toxiques, l'effet de dépendance qu'il engendre ou ses propriétés CMR.

14. En ce qui concerne les produits du tabac contenant un arôme caractérisant particulier, dont le volume des ventes à l'échelle de l'Union représente 3 % ou plus dans une catégorie de produits déterminée, les dispositions du présent article s'appliquent à compter du 20 mai 2020.

15. Le présent article ne s'applique pas au tabac à usage oral.

## CHAPITRE II

### **Étiquetage et conditionnement**

#### Article 8

#### **Dispositions générales**

1. Chaque unité de conditionnement d'un produit du tabac ainsi que tout emballage extérieur porte les avertissements sanitaires prévus au présent chapitre dans la ou les langues officielles de l'État membre dans lequel le produit est mis sur le marché.

2. Les avertissements sanitaires occupent l'intégralité de la surface de l'unité de conditionnement ou de l'emballage extérieur qui leur est réservée et ne sont pas commentées, paraphrasées ou ne font pas l'objet de référence de quelque manière que ce soit.

3. Les États membres veillent à ce que les avertissements sanitaires présents sur une unité de conditionnement ou tout emballage extérieur soient imprimés de façon inamovible, indélébile et pleinement visible et ne soient pas dissimulés ou interrompus, partiellement ou en totalité, par des timbres fiscaux, des étiquettes de prix, des dispositifs de sécurité, des suremballages, des enveloppes, des boîtes ou tout autre élément lors de la mise sur le marché des produits du tabac. Sur les unités de conditionnement des produits du tabac autres que les cigarettes et le tabac à rouler en pochettes, les

avertissements sanitaires peuvent être apposés au moyen d'adhésifs, à condition que ces derniers soient inamovibles. Les avertissements sanitaires restent intacts lors de l'ouverture de l'unité de conditionnement, sauf pour les paquets comportant un couvercle supérieur rabattable pour lesquels les avertissements sanitaires peuvent être interrompus par l'ouverture du paquet, mais uniquement d'une façon qui garantisse l'intégrité graphique et la visibilité du texte, des photos et des informations concernant le sevrage.

4. Les avertissements sanitaires ne doivent en aucune façon dissimuler ou interrompre les timbres fiscaux, les étiquettes de prix, les marquages destinés à l'identification et à la traçabilité ou les dispositifs de sécurité figurant sur les unités de conditionnement.

5. Les dimensions des avertissements sanitaires prévus aux articles 9, 10, 11 et 12 sont calculées en fonction de la surface concernée lorsque le paquet est fermé.

6. Les avertissements sanitaires sont encadrés d'une bordure noire d'une largeur d'un millimètre à l'intérieur de la surface réservée à ces avertissements, excepté pour les avertissements sanitaires prévus à l'article 11.

7. Lorsqu'elle adapte un avertissement sanitaire conformément à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 12, paragraphe 3, la Commission veille à ce que l'avertissement soit factuel ou à ce que les États membres aient le choix entre deux avertissements dont l'un est factuel.

8. Les images d'unités de conditionnement et de tout emballage extérieur destinées aux consommateurs de l'Union sont conformes aux dispositions du présent chapitre.

#### Article 9

##### **Avvertissements généraux et message d'information sur les produits du tabac à fumer**

1. Chaque unité de conditionnement ainsi que tout emballage extérieur des produits du tabac à fumer porte l'un des avertissements généraux suivants:

«Fumer tue — Arrêtez maintenant»

ou

«Fumer tue».

Les États membres déterminent lequel de ces avertissements généraux visés au premier alinéa est utilisé.

2. Chaque unité de conditionnement ainsi que tout emballage extérieur des produits du tabac à fumer porte le message d'information suivant:

«La fumée du tabac contient plus de 70 substances cancérigènes.»

3. Dans le cas des paquets de cigarettes et du tabac à rouler en paquets parallélépipédiques, l'avertissement général apparaît sur la partie inférieure de l'une des surfaces latérales de l'unité de conditionnement et le message d'information apparaît sur la partie inférieure de l'autre surface latérale. Ces avertissements sanitaires ont une largeur supérieure ou égale à 20 millimètres.

Pour les paquets se présentant sous la forme d'une boîte pliante à couvercle basculant, et dont la surface latérale se sépare donc en deux lors de l'ouverture du paquet, l'avertissement général et le message d'information apparaissent dans leur intégralité sur les plus grandes parties de ces deux surfaces séparées. L'avertissement général apparaît aussi sur la partie intérieure de la surface supérieure, visible lorsque le paquet est ouvert.

Les surfaces latérales de ce type de paquet doivent être d'une hauteur supérieure ou égale à 16 millimètres.

Dans le cas du tabac à rouler commercialisé en pochettes, l'avertissement général et le message d'information apparaissent sur les surfaces qui garantissent une visibilité totale de ces avertissements sanitaires. Dans le cas du tabac à rouler en paquets cylindriques, l'avertissement général apparaît sur la surface extérieure du couvercle et le message d'information sur sa surface intérieure.

Tant l'avertissement général que le message d'information doivent couvrir 50 % des surfaces sur lesquelles ils sont imprimés.

4. L'avertissement général et le message d'information visés aux paragraphes 1 et 2 sont:
- a) imprimés en caractères gras Helvetica noirs sur fond blanc. Pour tenir compte des exigences linguistiques, les États membres peuvent choisir la taille de la police de caractères, à condition que la taille de la police de caractères spécifiée en droit national garantisse que le texte correspondant occupe la proportion la plus grande possible de la surface réservée à ces avertissements sanitaires; et
  - b) au centre de la surface qui leur est réservée, et, sur les paquets parallélépipédiques et tout emballage extérieur, parallèles à l'arête latérale de l'unité de conditionnement ou de l'emballage extérieur.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour adapter la formulation de l'avertissement sanitaire défini au paragraphe 2 compte tenu des avancées scientifiques et de l'évolution du marché.
6. La Commission détermine, au moyen d'actes d'exécution, l'emplacement exact de l'avertissement général et du message d'information sur le tabac à rouler commercialisé en pochettes, en tenant compte des différentes formes de pochettes.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25 paragraphe 2.

#### Article 10

##### **Avertissements sanitaires combinés concernant les produits du tabac à fumer**

1. Chaque unité de conditionnement ainsi que tout emballage extérieur des produits du tabac à fumer porte des avertissements sanitaires combinés. Les avertissements sanitaires combinés:
- a) contiennent l'un des messages d'avertissement figurant à l'annexe I et une photographie en couleurs correspondante définie dans la bibliothèque d'images figurant à l'annexe II;
  - b) comportent des informations relatives au sevrage tabagique, telles que des numéros de téléphone, des adresses électroniques ou des sites internet visant à informer les consommateurs sur les programmes existants d'aide aux personnes qui souhaitent arrêter de fumer;
  - c) recouvrent 65 % de la surface extérieure avant et arrière de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur. Les paquets cylindriques affichent deux avertissements sanitaires combinés, équidistants l'un de l'autre, chacun couvrant 65 % de la moitié de sa surface bombée respective;
  - d) se composent du même message d'avertissement et de la même photographie en couleurs correspondante sur les deux faces de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur;
  - e) apparaissent contre le bord supérieur d'une unité de conditionnement et de tout emballage extérieur, et sont orientés de la même façon que les autres informations figurant éventuellement sur cette surface du conditionnement. Des exemptions transitoires à cette obligation relative à la position de l'avertissement sanitaire combiné peuvent s'appliquer dans les États membres où les timbres fiscaux ou les marques d'identification nationales utilisées à des fins fiscales restent obligatoires comme suit:
    - i) dans ces cas, lorsque le timbre fiscal ou la marque d'identification nationale utilisée à des fins fiscales est apposée contre le bord supérieur d'une unité de conditionnement en carton, l'avertissement sanitaire combiné qui doit apparaître sur la surface arrière peut être placé directement sous le timbre fiscal ou la marque d'identification nationale;
    - ii) lorsqu'une unité de conditionnement est composée d'un matériau souple, les États membres peuvent autoriser qu'une surface rectangulaire d'une hauteur ne dépassant pas 13 millimètres entre le bord supérieur du paquet et l'extrémité supérieure des avertissements sanitaires combinés soit réservée au timbre fiscal ou à la marque d'identification nationale utilisée à des fins fiscales.

Les exemptions visées aux points i) et ii) sont applicables pendant une période de trois ans à compter du 20 mai 2016. Les marques ou logos ne sont pas placés au-dessus de l'avertissement sanitaire;

- f) sont reproduits en tenant compte du format, de la disposition, de la présentation et des proportions précisés par la Commission en vertu du paragraphe 3;

g) respectent les dimensions ci-après, dans le cas d'unités de conditionnement des cigarettes:

i) hauteur: 44 millimètres au minimum;

ii) largeur: 52 millimètres au minimum.

2. Les avertissements sanitaires combinés sont répartis en trois séries fixées à l'annexe II, et chaque série est utilisée durant une année donnée et alternativement d'une année à l'autre. Les États membres veillent à ce que chacun des avertissements combinés relatifs à la santé et disponibles au cours d'une année donnée soit affiché sur chaque marque de produits du tabac en nombre égal, dans la mesure du possible.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour:

a) adapter les messages d'avertissement figurant à l'annexe I en fonction des avancées scientifiques et de l'évolution du marché;

b) créer et adapter la bibliothèque d'images visée au paragraphe 1, point a), du présent article en fonction des avancées scientifiques et de l'évolution du marché.

4. Par voie d'actes d'exécution, la Commission définit les spécifications techniques concernant la disposition, la présentation et la forme des avertissements sanitaires combinés, en tenant compte des différentes formes de paquets.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

#### Article 11

##### **Étiquetage des produits du tabac à fumer autres que les cigarettes, le tabac à rouler et le tabac à pipe à eau**

1. Les États membres peuvent exempter les produits du tabac à fumer autres que les cigarettes, le tabac à rouler et le tabac à pipe à eau des obligations d'affichage du message d'information visé à l'article 9, paragraphe 2, et des avertissements sanitaires combinés visés à l'article 10. Dans ce cas, et outre l'avertissement général prévu à l'article 9, paragraphe 1, chaque unité de conditionnement desdits produits ainsi que tout emballage extérieur doivent porter l'un des messages d'avertissement figurant à l'annexe I. L'avertissement général précisé à l'article 9, paragraphe 1, fait référence aux services d'aide au sevrage tabagique visés à l'article 10, paragraphe 1, point b).

L'avertissement général apparaît sur la surface la plus visible de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur.

Les États membres veillent à ce que chacun des messages d'avertissement soit affiché sur chaque marque en nombre égal, dans la mesure du possible. Les messages d'avertissement apparaissent sur l'autre face la plus visible de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur.

Pour les unités de conditionnement comportant un couvercle basculant, l'autre surface la plus visible est celle qui devient visible lorsque le paquet est ouvert.

2. L'avertissement général visé au paragraphe 1 couvre 30 % de la surface pertinente correspondante de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur. Ce pourcentage est porté à 32 % pour les États membres ayant deux langues officielles et à 35 % pour les États membres ayant plus de deux langues officielles.

3. Le message d'avertissement visé au paragraphe 1 couvre 40 % de la surface pertinente correspondante de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur. Ce pourcentage est porté à 45 % pour les États membres ayant deux langues officielles et à 50 % pour les États membres ayant plus de deux langues officielles.

4. Lorsque les avertissements sanitaires visés au paragraphe 1 doivent apparaître sur une surface supérieure à 150 centimètres carrés, les avertissements couvrent une surface de 45 centimètres carrés. Cette surface est portée à 48 centimètres carrés pour les États membres ayant deux langues officielles et à 52,5 centimètres carrés pour les États membres ayant plus de deux langues officielles.

5. Les avertissements sanitaires visés au paragraphe 1 sont conformes aux exigences de l'article 9, paragraphe 4. Le texte des avertissements sanitaires est parallèle au texte principal figurant sur la surface réservée à ces avertissements.

Les avertissements sanitaires sont entourés d'une bordure noire d'une largeur comprise entre 3 et 4 millimètres. Cette bordure apparaît à l'extérieur de la surface réservée aux avertissements de santé.

6. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 27 pour retirer la possibilité d'accorder des exemptions pour une des catégories particulières de produits visés au paragraphe 1 en cas d'évolution notable de la situation établie par un rapport de la Commission pour la catégorie de produits concernée.

#### Article 12

##### Étiquetage des produits du tabac sans combustion

1. Chaque unité de conditionnement des produits du tabac sans combustion ainsi que tout emballage extérieur porte l'avertissement sanitaire suivant:

«Ce produit du tabac nuit à votre santé et crée une dépendance.»

2. L'avertissement sanitaire visé au paragraphe 1 est conforme aux exigences de l'article 9, paragraphe 4. Le texte des avertissements sanitaires est parallèle au texte principal figurant sur la surface réservée à ces avertissements.

En outre:

- a) il apparaît sur les deux surfaces les plus grandes de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur;
  - b) il recouvre 30 % de la surface correspondante de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur. Ce pourcentage est porté à 32 % pour les États membres ayant deux langues officielles et à 35 % pour les États membres ayant plus de deux langues officielles.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour adapter la formulation de l'avertissement sanitaire défini au paragraphe 1 compte tenu des avancées scientifiques.

#### Article 13

##### Présentation du produit

1. L'étiquetage des unités de conditionnement, tout emballage extérieur ainsi que le produit du tabac proprement dit ne peuvent comprendre aucun élément ou dispositif qui:

- a) contribue à la promotion d'un produit du tabac ou incite à sa consommation en donnant une impression erronée quant aux caractéristiques, effets sur la santé, risques ou émissions du produit; les étiquettes ne comprennent aucune information sur la teneur en nicotine, en goudron ou en monoxyde de carbone du produit du tabac;
- b) suggère qu'un produit du tabac donné est moins nocif que d'autres ou vise à réduire l'effet de certains composants nocifs de la fumée ou présente des propriétés vitalisantes, énergisantes, curatives, rajeunissantes, naturelles, biologiques ou a des effets bénéfiques sur la santé ou le mode de vie;
- c) évoque un goût, une odeur, tout arôme ou tout autre additif, ou l'absence de ceux-ci;
- d) ressemble à un produit alimentaire ou cosmétique;
- e) suggère qu'un produit du tabac donné est plus facilement biodégradable ou présente d'autres avantages pour l'environnement.

2. Les unités de conditionnement et tout emballage extérieur ne suggèrent pas d'avantages économiques au moyen de bons imprimés, d'offres de réduction, de distribution gratuite, de promotion de type «deux pour le prix d'un» ou d'autres offres similaires.

3. Les éléments et dispositifs qui sont interdits en vertu des paragraphes 1 et 2 peuvent comprendre notamment les messages, symboles, noms, marques commerciales, signes figuratifs ou autres.

*Article 14***Aspect et contenu des unités de conditionnement**

1. Les unités de conditionnement des cigarettes ont une forme parallélépipédique. Les unités de conditionnement du tabac à rouler ont une forme parallélépipédique ou cylindrique, ou la forme d'une pochette. Une unité de conditionnement pour cigarettes contient au moins vingt cigarettes. Une unité de conditionnement pour tabac à rouler contient au minimum 30 grammes de tabac.
2. Une unité de conditionnement de cigarettes peut être composée de carton ou d'un matériau souple et ne comporte aucune ouverture susceptible d'être refermée ou rescellée après la première ouverture, à l'exception du couvercle supérieur rabattable et du couvercle basculant d'une boîte pliante. Pour les paquets comportant un couvercle supérieur rabattable et une ouverture par couvercle basculant, le couvercle n'est articulé qu'au dos de l'unité de conditionnement.

*Article 15***Traçabilité**

1. Les États membres veillent à ce que chaque unité de conditionnement des produits du tabac porte un identifiant unique. Afin de garantir l'intégrité de l'identifiant, celui-ci est imprimé ou apposé de façon inamovible et indélébile, et n'est en aucune façon dissimulé ou interrompu, y compris par des timbres fiscaux ou des étiquettes de prix, ou par l'ouverture de l'unité de conditionnement. En ce qui concerne les produits du tabac fabriqués en dehors de l'Union, les obligations énoncées au présent article s'appliquent uniquement aux produits destinés au marché de l'Union ou mis sur le marché de l'Union.
2. Cet identifiant unique permet de déterminer ce qui suit:
  - a) la date et le lieu de fabrication;
  - b) l'installation de production;
  - c) la machine utilisée pour la fabrication des produits du tabac;
  - d) le créneau de production ou l'heure de fabrication;
  - e) la description du produit;
  - f) le marché de vente au détail de destination;
  - g) l'itinéraire d'acheminement prévu;
  - h) le cas échéant, l'importateur dans l'Union;
  - i) l'itinéraire d'acheminement effectif, depuis le lieu de fabrication jusqu'au premier détaillant, y compris l'ensemble des entrepôts utilisés, ainsi que la date d'acheminement, la destination, le point de départ et le destinataire;
  - j) l'identité de tous les acheteurs, depuis le lieu de fabrication jusqu'au premier détaillant; et
  - k) la facture, le numéro de commande et la preuve de paiement de tous les acheteurs, depuis le lieu de fabrication jusqu'au premier détaillant.
3. Les informations visées au paragraphe 2, points a), b), c), d), e), f), g) et, le cas échéant, h), font partie de l'identifiant unique.
4. Les États membres veillent à ce que les informations visées au paragraphe 2, points i), j) et k), soient accessibles électroniquement au moyen d'un lien vers l'identifiant unique.
5. Les États membres veillent à ce que tous les opérateurs économiques concernés par le commerce des produits du tabac, du fabricant au dernier opérateur avant le premier détaillant, enregistrent l'entrée de toutes les unités de conditionnement en leur possession, ainsi que tous les mouvements intermédiaires et la sortie définitive des unités de conditionnement. Il est possible de s'acquitter de cette obligation en marquant et en enregistrant un emballage agrégé tel que des cartouches, des caisses ou des palettes, tant que l'identification et la traçabilité de toutes les unités de conditionnement demeurent possibles.

6. Les États membres veillent à ce que toutes les personnes physiques et morales qui interviennent dans la chaîne d'approvisionnement des produits du tabac conservent un relevé complet et précis de toutes les opérations concernées.

7. Les États membres veillent à ce que les fabricants de produits du tabac fournissent à tous les opérateurs économiques concernés par le commerce de ces produits, du fabricant au dernier opérateur économique avant le premier détaillant, y compris les importateurs, entrepôts et sociétés de transport, l'équipement nécessaire pour enregistrer les produits du tabac achetés, vendus, stockés, transportés ou soumis à toute autre manipulation. Cet équipement permet de lire les données enregistrées et de les transmettre sous forme électronique à une installation de stockage de données visée paragraphe 8.

8. Les États membres veillent à ce que les fabricants et les importateurs de produits du tabac concluent un contrat de stockage de données avec un tiers indépendant, dans le but d'héberger l'installation de stockage destinée à toutes les données pertinentes. L'installation de stockage de données est physiquement située sur le territoire de l'Union. L'adéquation du tiers, notamment son indépendance et ses capacités techniques, de même que le contrat de stockage de données, sont approuvés par la Commission.

Les activités du tiers sont contrôlées par un auditeur externe, lequel est proposé et rémunéré par le fabricant de tabac et approuvé par la Commission. L'auditeur externe soumet aux autorités compétentes et à la Commission un rapport annuel dans lequel sont en particulier évaluées les irrégularités éventuelles liées à l'accès.

Les États membres veillent à ce que la Commission, les autorités compétentes des États membres et l'auditeur externe aient pleinement accès aux installations de stockage de données. Dans certains cas dûment justifiés, la Commission ou les États membres peuvent permettre aux fabricants ou aux importateurs d'accéder aux données de stockage, à condition que les informations commercialement sensibles continuent de bénéficier d'une protection adéquate, conformément au droit de l'Union et des États membres applicable.

9. Les données ainsi enregistrées ne sont pas modifiées ou effacées par un opérateur économique concerné par le commerce des produits du tabac.

10. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient uniquement traitées conformément aux règles et garanties établies par la directive 95/46/CE.

11. Par voie d'actes d'exécution, la Commission:

- a) détermine les normes techniques pour la mise en place et le fonctionnement du système d'identification et de traçabilité prévu au présent article, y compris le marquage à l'aide d'un identifiant unique, l'enregistrement, la transmission, le traitement et le stockage des données et l'accès aux données stockées;
- b) détermine les normes techniques nécessaires afin que les systèmes utilisés pour l'identifiant unique et les fonctions connexes soient pleinement compatibles entre eux dans toute l'Union.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

12. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 afin de définir les éléments essentiels des contrats de stockage de données visés au paragraphe 8 du présent article, tels que la durée, la possibilité de reconduction, l'expertise requise ou la confidentialité, y compris le suivi régulier et l'évaluation de ces contrats.

13. Les paragraphes 1 à 10 s'appliquent aux cigarettes et au tabac à rouler à compter du 20 mai 2019 et aux produits du tabac autres que les cigarettes et le tabac à rouler à compter du 20 mai 2024.

#### Article 16

#### Dispositif de sécurité

1. Outre l'identifiant unique visé à l'article 15, les États membres exigent que toutes les unités de conditionnement des produits du tabac qui sont mises sur le marché comportent un dispositif de sécurité infalsifiable, composé d'éléments visibles et invisibles. Le dispositif de sécurité est imprimé ou apposé de façon inamovible et indélébile, et n'est en aucune façon dissimulé ou interrompu, y compris par des timbres fiscaux et des étiquettes de prix, ou par tout autre élément imposé par la législation.

Les États membres qui exigent des timbres fiscaux ou des marques d'identification nationales à des fins fiscales peuvent permettre qu'ils soient utilisés pour le dispositif de sécurité à condition que les timbres fiscaux ou les marques d'identification nationales répondent à toutes les normes et fonctions techniques exigées par le présent article.

2. Par voie d'actes d'exécution, la Commission définit les normes techniques nécessaires pour le dispositif de sécurité et son éventuelle rotation, et adapte celles-ci aux avancées scientifiques et techniques ainsi qu'à l'évolution du marché.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

3. Le paragraphe 1 s'applique aux cigarettes et au tabac à rouler à compter du 20 mai 2019 et aux produits du tabac autres que les cigarettes et le tabac à rouler à compter du 20 mai 2024.

### CHAPITRE III

#### **Tabac à usage oral, vente à distance transfrontalière de produits du tabac et nouveaux produits du tabac**

##### Article 17

#### **Tabac à usage oral**

Les États membres interdisent la mise sur le marché du tabac à usage oral, sans préjudice des dispositions de l'article 151 de l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède.

##### Article 18

#### **Vente à distance transfrontalière de produits du tabac**

1. Les États membres peuvent interdire la vente à distance transfrontalière de produits du tabac aux consommateurs. Les États membres coopèrent pour éviter ce type de vente. Les détaillants qui procèdent à la vente à distance transfrontalière de produits du tabac ne peuvent fournir ces produits aux consommateurs dans les États membres où cette forme de vente a été interdite. Les États membres qui ne l'interdisent pas exigent des détaillants qui entendent procéder à des ventes à distance transfrontalières auprès de consommateurs dans l'Union qu'ils s'enregistrent auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils sont établis et dans l'État membre de leurs consommateurs réels ou potentiels. Il est requis des détaillants situés en dehors de l'Union qu'ils s'enregistrent auprès des autorités compétentes dans l'État membre de leurs consommateurs réels ou potentiels. Tous les détaillants qui entendent procéder à des ventes à distance transfrontalières fournissent au minimum les informations suivantes aux autorités compétentes lors de leur enregistrement:

- a) le nom ou la raison sociale et l'adresse permanente du lieu d'activité à partir duquel les produits du tabac seront fournis;
- b) la date de début de l'activité de mise en vente à distance transfrontalière de produits du tabac aux consommateurs au moyen de services de la société de l'information, telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, point 2), de la directive 98/34/CE;
- c) l'adresse du ou des sites internet utilisés à cette fin et toutes les informations nécessaires pour identifier ce ou ces sites internet.

2. Les autorités compétentes des États membres veillent à ce que les consommateurs aient accès à la liste de l'ensemble des détaillants enregistrés auprès d'elles. Lorsqu'ils mettent à disposition cette liste, les États membres veillent au respect des règles et des garanties établies par la directive 95/46/CE. Un détaillant ne peut commencer la mise sur le marché de produits du tabac selon les modalités de la vente à distance transfrontalière que lorsqu'il a reçu confirmation de son enregistrement auprès de l'autorité compétente correspondante.

3. Les États membres destinataires des produits du tabac vendus selon les modalités de la vente à distance transfrontalière peuvent exiger que le détaillant fournisseur désigne une personne physique à qui il incombera de vérifier — avant que les produits du tabac ne parviennent au consommateur — que ceux-ci sont conformes aux dispositions nationales adoptées par l'État membre de destination en application de la présente directive, si cette vérification est nécessaire pour garantir le respect de la législation et faciliter son application.

4. Les détaillants pratiquant la vente à distance transfrontalière doivent utiliser un système de contrôle de l'âge permettant de vérifier au moment de la vente que le consommateur qui effectue l'achat remplit l'exigence d'avoir l'âge minimal prévu par le droit national de l'État membre de destination. Le détaillant ou la personne physique désignée conformément au paragraphe 3 fournit aux autorités compétentes des États membres une description détaillée et un rapport sur le fonctionnement du système de contrôle de l'âge.

5. Les détaillants traitent exclusivement les données personnelles du consommateur conformément à la directive 95/46/CE et lesdites données ne sont pas divulguées au fabricant de produits du tabac, aux sociétés appartenant au même groupe de sociétés ou à tout autre tiers. Les données personnelles ne peuvent être utilisées ou transmises à des fins autres que celles de l'achat proprement dit. Cela s'applique également si le détaillant appartient à un fabricant de produits du tabac.

#### Article 19

##### **Notification des nouveaux produits du tabac**

1. Les États membres font obligation aux fabricants et aux importateurs de nouveaux produits du tabac de soumettre une notification aux autorités compétentes des États membres concernant tout nouveau produit du tabac qu'ils ont l'intention de mettre sur le marché nationaux concernés. Cette notification est soumise sous forme électronique six mois avant la date prévue de mise sur le marché. Elle est assortie d'une description détaillée du nouveau produit du tabac concerné ainsi que des instructions de son utilisation et des informations relatives aux ingrédients et aux émissions requises conformément à l'article 5. Les fabricants et les importateurs qui soumettent une notification concernant un nouveau produit du tabac communiquent également aux autorités compétentes:

- a) les études scientifiques disponibles sur la toxicité, l'effet de dépendance et l'attractivité du nouveau produit du tabac, en particulier du point de vue de ses ingrédients et de ses émissions;
- b) les études disponibles, leur synthèse et les analyses de marché au sujet des préférences des différents groupes de consommateurs, y compris les jeunes et les fumeurs actuels;
- c) d'autres informations utiles disponibles, notamment une analyse risques/bénéfices du produit, ses effets attendus sur l'arrêt de la consommation de tabac, ses effets attendus sur l'initiation à la consommation de tabac ainsi que des prévisions concernant la perception des consommateurs.

2. Les États membres font obligation aux fabricants et aux importateurs de nouveaux produits du tabac de transmettre à leurs autorités compétentes toute information nouvelle ou actualisée sur les études, recherches et autres informations visées au paragraphe 1, points a) à c). Les États membres peuvent exiger des fabricants ou des importateurs de nouveaux produits du tabac qu'ils procèdent à des essais supplémentaires ou qu'ils présentent des informations complémentaires. Les États membres mettent à la disposition de la Commission toute information reçue en application du présent article.

3. Les États membres peuvent instaurer un système d'autorisation de nouveaux produits du tabac. Les États membres peuvent percevoir des redevances proportionnelles auprès des fabricants et des importateurs en contrepartie de cette autorisation.

4. Les nouveaux produits du tabac mis sur le marché doivent être conformes aux exigences fixées par la présente directive. L'applicabilité des dispositions de la présente directive aux nouveaux produits du tabac dépend de la définition dont relèvent ces produits: celle des produits du tabac sans combustion ou celle du tabac à fumer.

#### TITRE III

##### **CIGARETTES ÉLECTRONIQUES ET PRODUITS À FUMER À BASE DE PLANTES**

#### Article 20

##### **Cigarettes électroniques**

1. Les États membres veillent à ce que les cigarettes électroniques et les flacons de recharge ne soient mis sur le marché que s'ils sont conformes à la présente directive et à l'ensemble de la législation de l'Union en la matière.

La présente directive ne s'applique pas aux cigarettes électroniques et aux flacons de recharge qui sont soumis à une obligation d'autorisation au titre de la directive 2001/83/CE ou aux exigences fixées par la directive 93/42/CEE.

2. Les fabricants et les importateurs de cigarettes électroniques et de flacons de recharge soumettent une notification aux autorités compétentes des États membres concernant tout produit de ce type qu'ils ont l'intention de mettre sur le marché. Cette notification est soumise sous forme électronique six mois avant la date prévue de mise sur le marché. En ce qui concerne les cigarettes électroniques et les flacons de recharge déjà mis sur le marché le 20 mai 2016, la notification est soumise dans un délai de six mois à compter de la date en question. Une nouvelle notification est soumise pour chaque modification substantielle du produit.

La notification contient, selon qu'elle concerne une cigarette électronique ou un flacon de recharge, les informations suivantes:

- a) le nom et les coordonnées du fabricant, d'une personne physique ou morale responsable au sein de l'Union et, le cas échéant, de l'importateur dans l'Union;
- b) une liste de tous les ingrédients contenus dans le produit et des émissions résultant de l'utilisation de ce produit, par marque et par type, avec leurs quantités;
- c) les données toxicologiques relatives aux ingrédients et aux émissions du produit, y compris lorsqu'ils sont chauffés, en ce qui concerne en particulier leurs effets sur la santé des consommateurs lorsqu'ils sont inhalés et compte tenu, entre autres, de tout effet de dépendance engendré;
- d) les informations sur le dosage et l'inhalation de nicotine dans des conditions de consommation normales ou raisonnablement prévisibles;
- e) une description des composants du produit, y compris, le cas échéant, du mécanisme d'ouverture et de recharge de la cigarette électronique ou du flacon de recharge;
- f) une description du processus de production, en indiquant notamment s'il implique une production en série, et une déclaration selon laquelle le processus de production garantit la conformité aux exigences du présent article;
- g) une déclaration selon laquelle le fabricant et l'importateur assument l'entière responsabilité de la qualité et de la sécurité du produit lors de sa mise sur le marché et dans des conditions d'utilisation normales ou raisonnablement prévisibles.

Lorsque les États membres considèrent que les informations présentées sont incomplètes, ils sont habilités à demander qu'elles soient complétées.

Les États membres peuvent percevoir des redevances proportionnelles auprès des fabricants et des importateurs pour la réception, le stockage, le traitement et l'analyse des informations qui leur sont soumises.

3. Les États membres veillent à ce que:

- a) le liquide contenant de la nicotine ne soit mis sur le marché que dans des flacons de recharge dédiés d'un volume maximal de 10 millilitres; dans des cigarettes électroniques jetables ou dans des cartouches à usage unique, les cartouches ou les réservoirs n'excèdent pas 2 millilitres;
- b) le liquide contenant de la nicotine ne contienne pas de nicotine au delà de 20 milligrammes par millilitre;
- c) le liquide contenant de la nicotine ne contienne pas d'additifs énumérés à l'article 7, paragraphe 6;
- d) seuls des ingrédients de haute pureté soient utilisés pour la fabrication du liquide contenant de la nicotine. Les substances autres que les ingrédients visés au paragraphe 2, deuxième alinéa, point b), du présent article sont uniquement présentes dans le liquide contenant de la nicotine sous forme de traces, si ces traces sont techniquement inévitables au cours de la fabrication;

- e) seuls soient utilisés dans le liquide contenant de la nicotine, à l'exception de la nicotine, des ingrédients qui, chauffés ou non, ne présentent pas de risques pour la santé humaine;
- f) les cigarettes électroniques diffusent les doses de nicotine de manière constante dans des conditions d'utilisation normales;
- g) les cigarettes électroniques et les flacons de recharge soient munis d'un dispositif de sécurité pour enfants et soient inviolables; ils sont protégés contre le bris et les fuites et sont munis d'un dispositif garantissant l'absence de fuite au remplissage.

4. Les États membres veiller à ce que:

- a) les unités de conditionnement des cigarettes électroniques et des flacons de recharge comprennent un dépliant présentant:
  - i) les consignes d'utilisation et de stockage du produit, et notamment une note indiquant que l'utilisation du produit n'est pas recommandée aux jeunes et aux non-fumeurs;
  - ii) les contre-indications;
  - iii) les avertissements pour les groupes à risque spécifiques;
  - iv) les effets indésirables possibles;
  - v) l'effet de dépendance et la toxicité; et
  - vi) les coordonnées du fabricant ou de l'importateur et d'une personne physique ou morale au sein de l'Union;
- b) les unités de conditionnement ainsi que tout emballage extérieur des cigarettes électroniques et des flacons de recharge:
  - i) incluent une liste de tous les ingrédients contenus dans le produit par ordre décroissant de leur poids, et une indication de la teneur en nicotine du produit et de la quantité diffusée par dose, le numéro de lot et une recommandation selon laquelle le produit doit être tenu hors de portée des enfants;
  - ii) sans préjudice du point i) du présent point, ne contiennent pas d'éléments ou de dispositifs visés à l'article 13, à l'exception de l'article 13, paragraphe 1, points a) et c), concernant les informations sur la teneur en nicotine et sur les arômes; et
  - iii) comportent l'un des avertissements sanitaires suivants:

«La nicotine contenue dans ce produit crée une forte dépendance. Son utilisation par les non-fumeurs n'est pas recommandée.»

ou

«La nicotine contenue dans ce produit crée une forte dépendance.»

Les États membres déterminent lequel de ces avertissements sanitaires doit être utilisé;

- c) les avertissements sanitaires soient conformes aux exigences précisées à l'article 12, paragraphe 2.

5. Les États membres veillent à ce que:

- a) les communications commerciales dans les services de la société de l'information, dans la presse et dans d'autres publications imprimées, qui ont pour but ou effet direct ou indirect de promouvoir les cigarettes électroniques et les flacons de recharge, soient interdites, à l'exception des publications destinées exclusivement aux professionnels du commerce des cigarettes électroniques ou des flacons de recharge et des publications imprimées et éditées dans des pays tiers et non principalement destinées au marché de l'Union;
- b) les communications commerciales à la radio, qui ont pour but ou effet direct ou indirect de promouvoir les cigarettes électroniques et les flacons de recharge, soient interdites;

- c) toute forme de contribution publique ou privée à des programmes de radio ayant pour but ou effet direct ou indirect de promouvoir les cigarettes électroniques et les flacons de recharge soit interdite;
- d) toute forme de contribution publique ou privée à un événement, à une activité ou en faveur d'un individu ayant pour but ou pour effet direct ou indirect de promouvoir les cigarettes électroniques et les flacons de recharge et concernant plusieurs États membres ou se déroulant dans plusieurs États membres ou ayant d'autres effets transfrontaliers soit interdite;
- e) les communications audiovisuelles commerciales relevant de la directive 2010/13/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> soient interdites pour les cigarettes électroniques et les flacons de recharge.

6. L'article 18 de la présente directive s'applique à la vente à distance transfrontalière de cigarettes électroniques et de flacons de recharge.

7. Les États membres font obligation aux fabricants et aux importateurs de cigarettes électroniques et de flacons de recharge de soumettre chaque année aux autorités compétentes:

- i) des données exhaustives sur les volumes de vente, par marque et par type de produit;
- ii) des informations sur les préférences des différents groupes de consommateurs, y compris les jeunes, les non-fumeurs et les principaux types d'utilisateurs actuels;
- iii) le mode de vente des produits; et
- iv) des synthèses de toute étude de marché réalisée à l'égard de ce qui précède, y compris leur traduction en anglais.

Les États membres surveillent l'évolution du marché en ce qui concerne les cigarettes électroniques et les flacons de recharge, et notamment tous les éléments indiquant que l'utilisation de ces produits est un point d'entrée, pour les jeunes et les non-fumeurs, d'une dépendance à la nicotine et finalement à la consommation traditionnelle de tabac.

8. Les États membres veillent à ce que les informations reçues conformément au paragraphe 2 soient diffusées sur un site internet accessible au grand public. Les États membres doivent tenir dûment compte de la nécessité de protéger les secrets commerciaux lorsque ces informations sont rendues publiques.

Les États membres mettent, sur demande, toutes les informations reçues conformément au présent article à la disposition de la Commission et des autres États membres. Les États membres et la Commission font en sorte que les secrets commerciaux et les autres informations confidentielles soient traités de façon confidentielle.

9. Les États membres exigent que les fabricants, les importateurs et les distributeurs de cigarettes électroniques et flacons de recharge mettent en place et tiennent à jour un système de collecte d'informations sur tous les effets indésirables présumés de ces produits sur la santé humaine.

Si l'un de ces opérateurs économiques considère ou a des raisons de croire que les cigarettes électroniques ou les flacons de recharge qui sont en sa possession et sont destinés à être mis sur le marché ou sont mis sur le marché ne sont pas sûrs, ne sont pas de bonne qualité ou ne sont pas conformes à la présente directive, cet opérateur économique prend immédiatement les mesures correctives nécessaires pour mettre le produit concerné en conformité avec la présente directive, le retirer ou le rappeler, le cas échéant. Dans ces cas, l'opérateur économique est également tenu d'informer immédiatement les autorités de surveillance du marché des États membres dans lesquels le produit est disponible ou est destiné à être disponible, en précisant, en particulier, les risques pour la santé humaine et la sécurité et toute mesure corrective prise, ainsi que les résultats de ces mesures correctives.

Les États membres peuvent également demander des informations supplémentaires aux opérateurs économiques, par exemple sur les aspects touchant à la sécurité et à la qualité ou à tout effet indésirable éventuel des cigarettes électroniques ou des flacons de recharge.

10. La Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les risques potentiels pour la santé publique liés à l'utilisation des cigarettes électroniques rechargeables au plus tard le 20 mai 2016, et lorsque que cela est nécessaire par la suite.

<sup>(1)</sup> Directive 2010/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2010 visant à la coordination de certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la fourniture de services de médias audiovisuels (directive «Services de médias audiovisuels») (JO L 95 du 15.4.2010, p. 1).

11. Dans le cas de cigarettes électroniques et de flacons de recharge conformes aux exigences du présent article, lorsqu'une autorité compétente constate ou a des motifs raisonnables de croire qu'une cigarette électronique donnée ou un flacon de recharge donné ou un type de cigarettes électroniques ou de flacons de recharge pourrait présenter un risque grave pour la santé humaine, elle peut prendre les mesures provisoires appropriées. Elle informe immédiatement la Commission et les autorités compétentes des autres États membres des mesures prises et communique toute information à leur appui. La Commission détermine, dès que possible après avoir reçu ladite information, si la mesure provisoire est justifiée. La Commission informe l'État membre concerné de ses conclusions afin de permettre à cet État de prendre des mesures de suivi appropriées.

Lorsque, en application du premier alinéa du présent paragraphe, la mise sur le marché d'une cigarette électronique ou d'un flacon de recharge spécifique ou d'un type de cigarettes électroniques ou de flacons de recharge a été interdite pour des raisons dûment justifiées dans au moins trois États membres, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour étendre cette interdiction à l'ensemble des États membres, si cette extension est justifiée et proportionnée.

12. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 pour adapter la formulation de l'avertissement sanitaire visé au paragraphe 4, point b), du présent article. Lorsqu'elle adapte cet avertissement sanitaire, la Commission veille à ce qu'il reste factuel.

13. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, un modèle commun pour la notification prévue au paragraphe 2 ainsi que les normes techniques relatives au mécanisme de remplissage prévu au paragraphe 3, point g).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.

#### Article 21

##### **Produits à fumer à base de plantes**

1. Chaque unité de conditionnement de produits à fumer à base de plantes ainsi que tout emballage extérieur porte l'avertissement sanitaire suivant:

«Fumer ce produit nuit à votre santé.»

2. L'avertissement sanitaire est imprimé sur la surface extérieure avant et arrière de l'unité de conditionnement ainsi que sur tout emballage extérieur.

3. L'avertissement sanitaire répond aux exigences énoncées à l'article 9, paragraphe 4. Il couvre 30 % de la surface correspondante de l'unité de conditionnement et de tout emballage extérieur. Ce pourcentage est porté à 32 % pour les États membres ayant deux langues officielles et à 35 % pour les États membres ayant plus de deux langues officielles.

4. Les unités de conditionnement et tout emballage extérieur de produits à fumer à base de plantes ne peuvent comporter aucun des éléments ou dispositifs énoncés à l'article 13, paragraphe 1, points a), b) et d), et ne peuvent indiquer que le produit est exempt d'additifs ou d'arômes.

#### Article 22

##### **Déclaration des ingrédients de produits à fumer à base de plantes**

1. Les États membres font obligation aux fabricants et aux importateurs de produits à fumer à base de plantes de soumettre à leurs autorités compétentes une liste de tous les ingrédients — avec leurs quantités — qui sont utilisés dans la fabrication desdits produits, par marque et par type. Lorsque la composition d'un produit est modifiée de telle sorte que cette modification a une incidence sur les informations communiquées au titre du présent article, les fabricants et les importateurs en informent également les autorités compétentes des États membres concernés. Les informations requises en vertu du présent article sont communiquées avant la mise sur le marché d'un produit à fumer à base de plantes nouveau ou modifié.

2. Les États membres veillent à ce que les informations communiquées au titre du paragraphe 1 soient diffusées sur un site internet accessible au grand public. Les États membres tiennent dûment compte de la nécessité de protéger les secrets commerciaux lorsque ces informations sont rendues publiques. Les opérateurs économiques indiquent exactement les informations qu'ils considèrent comme constituant un secret commercial.

## TITRE IV

## DISPOSITIONS FINALES

## Article 23

**Coopération et contrôle de la mise en œuvre**

1. Les États membres veillent à ce que les fabricants et les importateurs de tabac et de produits connexes fournissent de façon complète, exacte et ponctuelle à la Commission et aux autorités compétentes des États membres les informations requises en vertu de la présente directive. Si le fabricant est établi dans l'Union, l'obligation de fournir les informations requises lui incombe au premier chef. Si le fabricant est établi en dehors de l'Union et l'importateur est établi dans l'Union, l'obligation de fournir les informations requises incombe au premier chef à l'importateur. Si le fabricant et l'importateur sont tous deux établis en dehors de l'Union, l'obligation leur incombe à tous deux de façon conjointe.
2. Les États membres veillent à ce que les produits du tabac et les produits connexes non conformes à la présente directive, y compris aux actes d'exécution et aux actes délégués qui y sont prévus, ne soient pas mis sur le marché. Les États membres veillent à ce que les produits du tabac et les produits connexes ne soient pas mis sur le marché si les obligations de déclaration prévues dans la présente directive ne sont pas respectées.
3. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicable aux violations des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de ces sanctions. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Toute sanction administrative financière qui peut être imposée suite à une infraction intentionnelle peut être de nature à neutraliser l'avantage financier obtenu grâce à l'infraction.
4. Les autorités compétentes des États membres coopèrent les unes avec les autres ainsi qu'avec la Commission afin d'assurer l'application correcte et la bonne mise en œuvre de la présente directive, et se transmettent toutes les informations nécessaires en vue d'appliquer la présente directive de manière uniforme.

## Article 24

**Libre circulation**

1. Les États membres ne peuvent, pour des considérations relatives aux aspects réglementés par la présente directive et sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, interdire ni restreindre la mise sur le marché des produits du tabac ou des produits connexes dès lors qu'ils sont conformes à la présente directive.
2. La présente directive n'affecte pas le droit d'un État membre de maintenir ou d'instaurer de nouvelles exigences, applicables à tous les produits mis sur son marché, en ce qui concerne la standardisation des conditionnements des produits du tabac, lorsque cela est justifié pour des motifs de santé publique, compte tenu du niveau élevé de protection de la santé humaine qu'assure la présente directive. Ces mesures sont proportionnées et ne sauraient constituer un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée du commerce entre les États membres. Ces mesures sont notifiées à la Commission, accompagnées des motifs justifiant leur maintien ou leur instauration.
3. Un État membre peut également interdire une certaine catégorie de produits du tabac ou de produits connexes pour des motifs relatifs à la situation spécifique dudit État membre et à condition que ces dispositions soient justifiées par la nécessité de protéger la santé publique, compte tenu du niveau élevé de protection de la santé humaine qu'assure la présente directive. Ces dispositions nationales sont notifiées à la Commission, accompagnées des motifs justifiant leur instauration. Dans un délai de six mois à compter de la date de réception de la notification prévue au présent paragraphe, la Commission approuve ou rejette les dispositions nationales après avoir déterminé si elles sont ou non justifiées, nécessaires et proportionnées au vu de leur objectif, compte tenu du niveau élevé de protection de la santé humaine qu'assure la présente directive, ou si elles constituent ou non un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée du commerce entre les États membres. En l'absence de décision de la Commission dans ce délai de six mois, les dispositions nationales sont réputées approuvées.

## Article 25

### Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.
4. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

## Article 26

### Autorités compétentes

Les États membres désignent les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et de l'exécution des obligations prévues dans la présente directive dans un délai de trois mois à partir du 20 mai 2016. Les États membres communiquent sans retard à la Commission quelles sont les autorités désignées. La Commission publie ces informations au *Journal officiel de l'Union européenne*.

## Article 27

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées dans le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3, paragraphes 2 et 4, à l'article 4, paragraphes 3 et 5, à l'article 7, paragraphes 5, 11 et 12, à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 6, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 15, paragraphe 12, et à l'article 20, paragraphes 11 et 12, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 19 mai 2014. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphes 2 et 4, à l'article 4, paragraphes 3 et 5, à l'article 7, paragraphes 5, 11 et 12, à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 6, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 15, paragraphe 12, et à l'article 20, paragraphes 11 et 12, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3, paragraphes 2 et 4, à l'article 4, paragraphes 3 et 5, à l'article 7, paragraphes 5, 11 et 12, à l'article 9, paragraphe 5, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 6, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 15, paragraphe 12, et à l'article 20, paragraphes 11 et 12, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 28***Rapport**

1. Cinq ans au plus tard après le 20 mai 2016, et chaque fois que cela est nécessaire par la suite, la Commission soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur l'application de la présente directive.

Lors de l'élaboration de ce rapport, la Commission est assistée par des experts scientifiques et techniques afin de disposer de toutes les informations nécessaires.

2. Dans ce rapport, la Commission indique, notamment, les éléments de la directive qui devraient être revus ou adaptés à la lumière des avancées scientifiques et techniques, y compris l'élaboration de règles et de normes sur les produits du tabac et des produits connexes, acceptées au niveau international. La Commission attache une attention particulière à:

- a) l'expérience acquise en ce qui concerne l'aspect des surfaces de conditionnement ne relevant pas du champ d'application de la présente directive, compte tenu de l'évolution du droit, de l'économie, de la science et de la situation aux niveaux national et international;
- b) l'évolution du marché des nouveaux produits du tabac, compte tenu, entre autres, des notifications reçues au titre de l'article 19;
- c) l'évolution du marché qui constitue une évolution notable de la situation;
- d) la faisabilité, aux effets bénéfiques et aux incidences éventuelles d'un système européen pour la réglementation des ingrédients utilisés dans les produits du tabac, y compris l'établissement, au niveau de l'Union, d'une liste des ingrédients pouvant être utilisés ou présents dans des produits du tabac ou ajoutés auxdits produits, compte tenu, entre autres, des informations recueillies conformément aux articles 5 et 6;
- e) l'évolution du marché des cigarettes d'un diamètre inférieur à 7,5 millimètres, et à la perception qu'ont les consommateurs de la dangerosité ainsi qu'au caractère trompeur de ces cigarettes;
- f) la faisabilité, aux effets bénéfiques et aux incidences éventuelles d'une base de données de l'Union regroupant les informations sur les ingrédients et les émissions des produits du tabac recueillies conformément aux articles 5 et 6;
- g) l'évolution du marché des cigarettes électroniques et des flacons de recharge compte tenu, entre autres, des informations collectées conformément à l'article 20, et notamment à l'initiation à la consommation de ces produits par les jeunes et les non-fumeurs et aux incidences de ces produits sur les efforts en matière de sevrage tabagique, ainsi qu'aux mesures prises par les États membres en ce qui concerne les arômes;
- h) l'évolution du marché et aux préférences des consommateurs en ce qui concerne la pipe à eau, et en particulier ses arômes.

Les États membres assistent la Commission et fournissent toutes les informations disponibles pour procéder à l'évaluation et préparer le rapport.

3. Le rapport est suivi par toutes les propositions de modification de la présente directive que la Commission juge nécessaires, en vue de son adaptation, dans la mesure où cela s'avère nécessaire pour le bon fonctionnement du marché intérieur, aux évolutions intervenues dans le domaine des produits du tabac et des produits connexes et compte tenu de toute nouvelle avancée basée sur des faits scientifiques et de l'évolution des normes convenues au niveau international pour les produits du tabac et les produits connexes.

*Article 29***Transposition**

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 20 mai 2016. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du 20 mai 2016, sans préjudice de l'article 7, paragraphe 14, de l'article 10, paragraphe 1, point e), de l'article 15, paragraphe 13, et de l'article 16, paragraphe 3.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.

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

#### Article 30

##### **Disposition transitoire**

Les États membres peuvent autoriser jusqu'au 20 mai 2017 la mise sur le marché des produits suivants dès lors qu'ils ne sont pas conformes à la présente directive:

- a) les produits du tabac fabriqués ou mis en libre circulation et étiquetés conformément à la directive 2011/37/CE avant le 20 mai 2016;
- b) les cigarettes électroniques ou les flacons de recharge fabriqués ou mis en libre circulation avant le 20 novembre 2016;
- c) les produits à fumer à base de plantes fabriqués ou mis en libre circulation avant le 20 mai 2016.

#### Article 31

##### **Abrogation**

La directive 2001/37/CE est abrogée avec effet au 20 mai 2016, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne de ladite directive.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III de la présente directive.

#### Article 32

##### **Entrée en vigueur**

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

#### Article 33

##### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2014.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

D. KOURKOULAS

## ANNEXE I

**LISTE DES MESSAGES D'AVERTISSEMENT****(tels que visés à l'article 10 et à l'article 11, paragraphe 1)**

- 1) Fumer provoque 9 cancers du poumon sur 10
  - 2) Fumer provoque le cancer de la bouche et de la gorge
  - 3) Fumer nuit à vos poumons
  - 4) Fumer provoque des crises cardiaques
  - 5) Fumer provoque des AVC et des handicaps
  - 6) Fumer bouche vos artères
  - 7) Fumer augmente le risque de devenir aveugle
  - 8) Fumer nuit à vos dents et à vos gencives
  - 9) Fumer peut tuer l'enfant que vous attendez
  - 10) Votre fumée est dangereuse pour vos enfants, votre famille et vos amis
  - 11) Les enfants de fumeurs ont plus de risques de devenir fumeurs
  - 12) Arrêtez de fumer: Restez en vie pour vos proches
  - 13) Fumer diminue la fertilité
  - 14) Fumer augmente le risque d'impuissance
-

## ANNEXE II

## BIBLIOTHÈQUE D'IMAGES

(VISÉE À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1)

[À fixer par la Commission en vertu de l'article 10, paragraphe 3, point b).]

---

## ANNEXE III

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2001/37/CE	Présente directive
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Article 2	Article 2
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphes 2 et 3	—
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 2
Article 4, paragraphes 3 à 5	—
Article 5, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 2, point a)	Article 9, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2, point b)	Article 10, paragraphe 1, point a), article 10, paragraphe 2, article 11, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 3	Article 10, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 4	Article 12
Article 5, paragraphe 5, premier alinéa	Article 9, paragraphe 3, cinquième alinéa, article 11, paragraphes 2 et 3, et article 12, paragraphe 2, point b)
Article 5, paragraphe 5, deuxième alinéa	Article 11, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 6, point a)	Article 9, paragraphe 4, point a)
Article 5, paragraphe 6, point b)	—
Article 5, paragraphe 6, point c)	Article 9, paragraphe 4, point b)
Article 5, paragraphe 6, point d)	Article 8, paragraphe 6, et article 11, paragraphe 5, second alinéa
Article 5, paragraphe 6, point e)	Article 8, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 7	Article 8, paragraphes 3 et 4
Article 5, paragraphe 8	—

Directive 2001/37/CE	Présente directive
Article 5, paragraphe 9, premier alinéa	Article 15, paragraphes 1 et 2
Article 5, paragraphe 9, second alinéa	Article 15, paragraphe 11
Article 6, paragraphe 1, premier alinéa	Article 5, paragraphe 1, premier alinéa
Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 5, paragraphes 2 et 3
Article 6, paragraphe 1, troisième alinéa	—
Article 6, paragraphe 2	Article 5, paragraphe 4
Article 6, paragraphes 3 et 4	—
Article 7	Article 13, paragraphe 1, point b)
Article 8	Article 17
Article 9, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2, et article 10, paragraphe 3, point a)
Article 9, paragraphe 3	Article 16, paragraphe 2
Article 10, paragraphe 1	Article 25, paragraphe 1
Article 10, paragraphes 2 et 3	Article 25, paragraphe 2
Article 11, premier et deuxième alinéas	Article 28, paragraphe 1, premier et second alinéas
Article 11, troisième alinéa	Article 28, paragraphe 2, premier alinéa
Article 11, quatrième alinéa	Article 28, paragraphe 3
Article 12	—
Article 13, paragraphe 1	Article 24, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 2	Article 24, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 3	—
Article 14, paragraphe 1, premier alinéa	Article 29, paragraphe 1, premier alinéa

Directive 2001/37/CE	Présente directive
Article 14, paragraphe 1, second alinéa	Article 29, paragraphe 2
Article 14, paragraphes 2 et 3	Article 30, point a)
Article 14, paragraphe 4	Article 29, paragraphe 3
Article 15	Article 31
Article 16	Article 32
Article 17	Article 33
Annexe I (Liste des avertissements complémentaires relatifs à la santé)	Annexe I (Liste des messages d'avertissement)
Annexe II (Délais de transposition et de mise en œuvre des directives abrogées)	—
Annexe III (Tableau de correspondance)	Annexe III (Tableau de correspondance)

**DIRECTIVE 2014/42/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 3 avril 2014****concernant le gel et la confiscation des instruments et des produits du crime dans l'Union européenne**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 82, paragraphe 2, et son article 83, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La criminalité organisée transfrontière, y compris les organisations criminelles de type mafieux, poursuit essentiellement des fins lucratives. Par conséquent, les autorités compétentes devraient disposer des moyens de dépister, geler, gérer et confisquer les produits du crime. Toutefois, la prévention de la criminalité organisée et la lutte contre celle-ci devraient, pour être efficaces, passer par la neutralisation des produits du crime et devraient s'étendre, dans certains cas, à tous les biens provenant d'activités à caractère criminel.
- (2) Les groupes criminels organisés ne connaissent pas de frontières et acquièrent de plus en plus d'avoires dans des États membres autres que ceux dans lesquels ils sont basés et dans des pays tiers. La nécessité d'une coopération internationale efficace en matière de recouvrement d'avoires et d'entraide judiciaire devient de plus en plus criante.
- (3) Parmi les méthodes les plus efficaces de lutte contre la criminalité organisée figurent le fait d'assortir de conséquences juridiques graves la commission d'un tel crime, ainsi qu'une détection efficace, et le gel et la confiscation des instruments et des produits du crime.
- (4) Bien que les statistiques existantes soient limitées, les montants qui sont recouvrés dans l'Union sur les produits du crime paraissent insuffisants par rapport aux estimations de ces produits. Des études indiquent que, bien qu'elles soient réglementées par le droit de l'Union et le droit national, les procédures de confiscation ne sont pas appliquées autant qu'elles pourraient l'être.
- (5) L'adoption de règles minimales permettra de rapprocher les régimes en vigueur dans les États membres en matière de gel et de confiscation, ce qui renforcera la confiance mutuelle et l'efficacité de la coopération transfrontière.

<sup>(1)</sup> JO C 299 du 4.10.2012, p. 128.

<sup>(2)</sup> JO C 391 du 18.12.2012, p. 134.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 25 février 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 14 mars 2014.

- (6) Le programme de Stockholm et les conclusions du Conseil «Justice et affaires intérieures» sur la confiscation et le recouvrement des avoirs adoptées en juin 2010 soulignent l'importance d'une identification, d'une confiscation et d'une remise en circulation plus efficaces des avoirs d'origine criminelle.
- (7) Le cadre juridique actuel de l'Union en matière de gel, de saisie et de confiscation des avoirs se compose de l'action commune 98/699/JAI <sup>(1)</sup> et des décisions-cadres du Conseil 2001/500/JAI <sup>(2)</sup>, 2003/577/JAI <sup>(3)</sup>, 2005/212/JAI <sup>(4)</sup> et 2006/783/JAI <sup>(5)</sup>.
- (8) Il ressort des rapports de la Commission sur la mise en œuvre des décisions-cadres 2003/577/JAI, 2005/212/JAI et 2006/783/JAI que les régimes existants de confiscation élargie et de reconnaissance mutuelle des décisions de gel et de confiscation ne sont pas pleinement efficaces. Les différences entre les législations des États membres constituent en effet une entrave à la confiscation.
- (9) La présente directive vise à modifier et à étendre les dispositions des décisions-cadres 2001/500/JAI et 2005/212/JAI. Ces décisions-cadres devraient être partiellement remplacées pour les États membres liés par la présente directive.
- (10) Les États membres sont libres d'engager des procédures de confiscation liées à une affaire pénale devant toute juridiction compétente.
- (11) Il est nécessaire de clarifier la notion existante de produits du crime afin d'y inclure non seulement les produits directs du crime, mais aussi tous les gains indirects, y compris le réinvestissement ou la transformation ultérieurs des produits directs. Ainsi, les produits peuvent comprendre tout bien, y compris celui qui a été transformé ou converti, en totalité ou en partie, en d'autres biens, et celui qui a été mêlé à des biens acquis légitimement, à concurrence de la valeur estimée des produits qui y ont été mêlés. Ils peuvent aussi comprendre les revenus ou autres avantages dérivés des produits du crime, ou dérivés des biens en lesquels ces produits ont été transformés ou convertis ou des biens auxquels ils ont été mêlés.
- (12) La présente directive prévoit une définition large des biens qui peuvent faire l'objet d'un gel ou d'une confiscation. Cette définition comprend les actes juridiques ou documents attestant d'un titre ou d'un droit sur le bien. Ces actes ou documents pourraient, par exemple, inclure des instruments financiers ou des documents pouvant donner lieu à des créances et qui se trouvent normalement en possession de la personne concernée par les procédures pertinentes. La présente directive est sans préjudice des procédures nationales en vigueur relatives à la conservation d'actes juridiques ou de documents attestant d'un titre ou d'un droit sur un bien, telles qu'elles sont appliquées par les autorités nationales compétentes ou des entités publiques conformément au droit national.
- (13) Le gel et la confiscation au titre de la présente directive sont des notions autonomes, qui ne devraient pas empêcher les États membres de mettre en œuvre la présente directive en ayant recours à des instruments qui, conformément au droit national, seraient considérés comme des sanctions ou d'autres types de mesures.

<sup>(1)</sup> Action commune 98/699/JAI du 3 décembre 1998 adoptée par le Conseil sur la base de l'article K.3 du traité sur l'Union européenne, concernant l'identification, le dépistage, le gel ou la saisie et la confiscation des instruments et des produits du crime (JO L 333 du 9.12.1998, p. 1).

<sup>(2)</sup> Décision-cadre 2001/500/JAI du Conseil du 26 juin 2001 concernant le blanchiment d'argent, l'identification, le dépistage, le gel ou la saisie et la confiscation des instruments et des produits du crime (JO L 182 du 5.7.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> Décision-cadre 2003/577/JAI du Conseil du 22 juillet 2003 relative à l'exécution dans l'Union européenne des décisions de gel de biens ou d'éléments de preuve (JO L 196 du 2.8.2003, p. 45).

<sup>(4)</sup> Décision-cadre 2005/212/JAI du Conseil du 24 février 2005 relative à la confiscation des produits, des instruments et des biens en rapport avec le crime (JO L 68 du 15.3.2005, p. 49).

<sup>(5)</sup> Décision-cadre 2006/783/JAI du Conseil du 6 octobre 2006 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux décisions de confiscation (JO L 328 du 24.11.2006, p. 59).

- (14) Lors de la confiscation d'instruments et de produits du crime à la suite d'une décision de justice définitive et de biens d'une valeur équivalente à ces instruments et produits, la notion large d'infractions pénales couverte par la présente directive devrait s'appliquer. La décision-cadre 2001/500/JAI exige des États membres qu'ils permettent la confiscation des instruments et produits du crime à la suite d'une condamnation définitive et qu'ils permettent la confiscation des biens dont la valeur correspond à celle des instruments et produits du crime. Ces obligations devraient être maintenues pour les infractions pénales ne relevant pas de la présente directive et la notion de produits telle qu'elle est définie dans la présente directive devrait être interprétée de la même manière en ce qui concerne les infractions pénales ne relevant pas de la présente directive. Les États membres sont libres de définir la confiscation de biens d'une valeur équivalente comme une mesure subsidiaire ou alternative à la confiscation directe, le cas échéant, conformément à leur droit national.
- (15) Sous réserve d'une condamnation définitive pour une infraction pénale, il devrait être possible de confisquer des instruments et produits du crime ou des biens dont la valeur correspond à celle de ces instruments ou produits. Une telle condamnation définitive peut aussi résulter d'une procédure par défaut. Lorsque la confiscation sur la base d'une condamnation définitive n'est pas possible, il devrait toutefois être toujours possible, dans certaines circonstances, de confisquer des instruments et produits, au moins en cas de maladie ou de fuite du suspect ou de la personne poursuivie. Cependant, dans ces cas de maladie et de fuite, l'existence de procédures par défaut dans les États membres serait suffisante pour respecter cette obligation. Lorsque le suspect ou la personne poursuivie est en fuite, les États membres devraient prendre toutes les mesures raisonnables et ils peuvent exiger que la personne concernée soit citée à comparaître ou informée de la procédure de confiscation.
- (16) Aux fins de la présente directive, il convient d'entendre par «maladie» l'incapacité du suspect ou de la personne poursuivie d'être présent(e) pendant une période prolongée lors de la procédure pénale, en conséquence de quoi la procédure ne peut se poursuivre dans des conditions normales. Il peut être demandé au suspect ou à la personne poursuivie de prouver sa maladie, par exemple au moyen d'un certificat médical, que la juridiction devrait pouvoir rejeter si elle le juge insatisfaisant. Il ne devrait pas être porté atteinte au droit de cette personne à être représentée par un avocat.
- (17) Lors de la mise en œuvre de la présente directive en ce qui concerne la confiscation de biens dont la valeur correspond à celle des instruments, les dispositions pertinentes pourraient être applicables lorsque, au vu des circonstances particulières de l'espèce, une telle mesure est proportionnée, compte tenu en particulier de la valeur des instruments concernés. Les États membres peuvent aussi prendre en considération le fait que la personne condamnée est responsable ou non de l'impossibilité de procéder à la confiscation des instruments ainsi que l'étendue de cette responsabilité.
- (18) Lors de la mise en œuvre de la présente directive, les États membres peuvent prévoir que, dans des circonstances exceptionnelles, la confiscation ne devrait pas être ordonnée dans la mesure où, conformément à leur droit national, une telle mesure constituerait une contrainte excessive pour la personne concernée, sur la base des circonstances de chaque cas particulier qui devraient être déterminantes. Les États membres devraient faire un usage très restreint de cette possibilité et ne devraient être autorisés à prévoir qu'une confiscation ne peut être ordonnée que dans les cas où cette confiscation placerait la personne concernée dans une situation dans laquelle il lui serait très difficile de survivre.
- (19) Les groupes criminels se livrent à un large éventail d'activités criminelles. Afin de s'attaquer efficacement à la criminalité organisée, il peut exister certaines situations dans lesquelles il convient de faire suivre la condamnation pénale de la confiscation non seulement des biens liés à un crime déterminé, mais aussi de biens supplémentaires identifiés par la juridiction comme constituant les produits d'autres crimes. Cette approche correspond à la notion de «confiscation élargie». La décision-cadre 2005/212/JAI prévoit trois séries différentes d'exigences minimales parmi lesquelles les États membres peuvent choisir pour appliquer la confiscation élargie. Il s'en est suivi que, lors de la transposition de cette décision-cadre, les États membres ont retenu des options différentes qui ont fait naître des notions divergentes de la confiscation élargie dans les juridictions nationales. Ces divergences entravent la coopération transfrontière en matière de confiscation. Il est dès lors nécessaire d'harmoniser davantage les dispositions relatives à la confiscation élargie en fixant une norme minimale unique.
- (20) Lorsqu'ils déterminent si une infraction pénale est susceptible de donner lieu à un avantage économique, les États membres peuvent prendre en compte le mode opératoire, par exemple si l'une des circonstances de l'infraction est que celle-ci a été commise dans le cadre de la criminalité organisée ou avec l'intention de tirer des profits réguliers d'infractions pénales. Cependant, cela ne devrait pas, en général, porter atteinte à la possibilité de procéder à une confiscation élargie.

- (21) La confiscation élargie devrait être possible lorsqu'une juridiction est convaincue que les biens en question proviennent d'activités criminelles. Cela ne signifie pas qu'il doit être établi que les biens en question proviennent d'activités criminelles. Les États membres peuvent prévoir qu'il serait suffisant, par exemple, que la juridiction juge selon le critère de la plus grande probabilité ou suppose raisonnablement qu'il est nettement plus probable que les biens en question aient été obtenus par des activités criminelles plutôt que par d'autres activités. Dans ce contexte, la juridiction doit examiner les circonstances spécifiques de l'espèce, y compris les faits et les éléments de preuve disponibles sur la base desquels une décision de confiscation élargie pourrait être rendue. Le fait que les biens de la personne sont disproportionnés par rapport à ses revenus légaux pourrait être l'un des faits conduisant la juridiction à conclure que lesdits biens proviennent d'activités criminelles. Les États membres pourraient aussi prévoir que l'on exige que, pendant un certain laps de temps, les biens soient considérés comme provenant d'activités criminelles.
- (22) La présente directive établit des règles minimales. Elle n'empêche pas les États membres de prévoir des pouvoirs plus étendus dans leur droit national, y compris, par exemple, en ce qui concerne les règles de preuve.
- (23) La présente directive s'applique aux infractions pénales qui relèvent du champ d'application des instruments qu'elle énumère. Dans le cadre du champ d'application de ces instruments, les États membres devraient appliquer une confiscation élargie au moins à certaines infractions pénales définies dans la présente directive.
- (24) La pratique courante consistant pour un suspect ou une personne poursuivie à transférer des biens à un tiers informé afin d'éviter de se les voir confisquer tend à se généraliser. Le cadre juridique actuel de l'Union ne prévoit pas de règles contraignantes en matière de confiscation de biens transférés à des tiers. La nécessité d'autoriser la confiscation de biens transférés à des tiers ou acquis par ceux-ci est donc de plus en plus pressante. Il y a acquisition par un tiers dans les cas où, par exemple, le bien a été acquis par le tiers, directement ou indirectement, par exemple par l'entremise d'un intermédiaire, auprès d'un suspect ou d'une personne poursuivie, y compris lorsque l'infraction pénale a été commise pour leur compte ou à leur profit, et lorsque la personne poursuivie ne possède pas de biens pouvant être confisqués. Une telle confiscation devrait être possible au moins dans les cas où le tiers savait ou aurait dû savoir que la finalité du transfert ou de l'acquisition était d'éviter la confiscation, sur la base d'éléments ou de circonstances concrets, notamment le fait que le transfert a été effectué gratuitement ou en contrepartie d'un montant sensiblement inférieur à la valeur marchande. Les règles relatives à la confiscation des avoirs de tiers devraient concerner tant les personnes physiques que les personnes morales. En tout état de cause, il convient de ne pas porter atteinte aux droits des tiers de bonne foi.
- (25) Les États membres sont libres de définir la confiscation des avoirs de tiers comme une mesure subsidiaire ou alternative à la confiscation directe, le cas échéant, conformément à leur droit national.
- (26) La confiscation mène à la privation permanente des biens. Cependant, la préservation des biens peut être une condition préalable à la confiscation et peut jouer un rôle important dans l'exécution d'une décision de confiscation. Les biens sont préservés par une mesure de gel. Afin d'empêcher la dissipation des biens avant qu'une décision de gel puisse être adoptée, les autorités compétentes des États membres devraient être habilitées à prendre des mesures immédiates afin de sauvegarder ces biens.
- (27) Les biens étant souvent préservés à des fins de confiscation, le gel et la confiscation sont étroitement liés. Dans certains systèmes juridiques, le gel aux fins de la confiscation est considéré comme une mesure de procédure distincte, à caractère provisoire, qui peut être suivie d'une décision de confiscation. Sans préjudice des différents systèmes juridiques nationaux et de la décision-cadre 2003/577/JAI, il convient que la présente directive harmonise certains aspects des systèmes nationaux de gel aux fins de la confiscation.
- (28) Les mesures de gel sont sans préjudice de la possibilité qu'un bien spécifique soit considéré comme un élément de preuve tout au long de la procédure, pour autant qu'il soit finalement mis à disposition aux fins de l'exécution effective de la décision de confiscation.

- (29) Dans le cadre d'une procédure pénale, un bien peut également être gelé en vue de son éventuelle restitution ultérieure ou pour garantir la réparation des préjudices causés par une infraction pénale.
- (30) Il n'est pas rare que des suspects ou des personnes poursuivies dissimulent des biens pendant toute la durée de la procédure pénale. De ce fait, les décisions de confiscation ne peuvent être exécutées, permettant aux personnes faisant l'objet de ces décisions de jouir de leurs biens après avoir purgé leurs peines. Il est donc nécessaire de permettre la détermination de l'ampleur exacte des biens à confisquer même après une condamnation définitive pour une infraction pénale, afin de permettre la pleine exécution des décisions de confiscation lorsque l'absence ou l'insuffisance de biens a été initialement identifiée et que la décision de confiscation n'a toujours pas été exécutée.
- (31) Compte tenu de la limitation du droit de propriété qu'entraînent les décisions de gel, ces mesures provisoires ne devraient pas être appliquées plus longtemps que nécessaire pour sauvegarder les biens en vue de leur éventuelle confiscation ultérieure. Ceci peut obliger la juridiction à contrôler que la finalité de la décision de gel, à savoir prévenir la dissipation des biens, demeure valide.
- (32) Les biens gelés en vue de leur éventuelle confiscation ultérieure devraient être gérés de manière adéquate afin d'éviter qu'ils ne se déprécient. Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires, y compris la possibilité de vendre ou de transférer la propriété de ces biens, afin de minimiser cette dépréciation. Les États membres devraient adopter les mesures appropriées, par exemple, la création de bureaux nationaux centralisés de gestion des avoirs, d'un ensemble de bureaux spécialisés ou de dispositifs équivalents, afin de gérer de manière efficace les avoirs gelés avant confiscation et de préserver leur valeur, dans l'attente d'une décision de justice.
- (33) La présente directive porte sensiblement atteinte aux droits des personnes, non seulement des suspects ou des personnes poursuivies, mais aussi des tiers qui ne font pas l'objet de poursuites. Il est donc nécessaire de prévoir des garanties spécifiques et des voies de recours judiciaires afin de garantir la sauvegarde des droits fondamentaux de ces personnes lors de la mise en œuvre de la présente directive. Cela inclut le droit d'être entendu pour les tiers qui font valoir qu'ils sont les propriétaires des biens concernés ou qui affirment détenir d'autres droits de propriété («droits réels», «*ius in re*»), tels qu'un droit d'usufruit. La décision de gel devrait être communiquée à la personne concernée le plus rapidement possible après son exécution. Les autorités compétentes peuvent toutefois reporter la communication de ces décisions à la personne concernée pour les besoins de l'enquête.
- (34) La communication de la décision de gel a, entre autres, pour but de permettre à la personne concernée d'attaquer la décision. C'est pourquoi cette communication devrait s'accompagner d'indications précisant, au moins brièvement, le ou les motifs de la décision concernée, étant entendu que ces indications peuvent être très succinctes.
- (35) Les États membres devraient envisager de prendre des mesures permettant que les biens confisqués soient utilisés à des fins d'intérêt public ou pour des finalités sociales. Ces mesures pourraient, entre autres, inclure l'affectation de ces biens à des projets en matière d'application des lois et de prévention de la criminalité, ainsi qu'à d'autres projets d'intérêt public et d'utilité sociale. Il résulte de cette obligation pour les États membres d'envisager de prendre des mesures une obligation de procédure, telle que celle de faire procéder à une analyse juridique ou à un examen des avantages et des désavantages de l'instauration de telles mesures. Lorsqu'ils gèrent des biens gelés et lorsqu'ils prennent des mesures concernant l'utilisation de biens confisqués, les États membres devraient prendre des mesures appropriées afin de prévenir une infiltration par des réseaux criminels ou illégaux.
- (36) Les sources de données fiables sur le gel et la confiscation des produits du crime restent rares. Afin de permettre l'évaluation de la présente directive, il est nécessaire de recueillir une série minimale de statistiques appropriées et comparables sur le gel et la confiscation des biens, le dépistage des avoirs et les activités judiciaires et d'aliénation des avoirs.

- (37) Les États membres devraient s'efforcer de collecter des données pour certaines statistiques à un niveau central en vue de les communiquer à la Commission. Cela signifie que les États membres devraient faire des efforts raisonnables pour collecter les données concernées. Toutefois, cela ne signifie pas que les États membres sont tenus de collecter effectivement ces données si cela entraîne pour l'État membre concerné une charge administrative disproportionnée ou des coûts élevés.
- (38) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après dénommée «charte») et la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH), selon l'interprétation qui en est faite dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme. La présente directive devrait être mise en œuvre conformément à ces droits et principes. La présente directive devrait être sans préjudice du droit national relatif à l'aide juridictionnelle et ne crée aucune obligation pour les systèmes d'aide juridictionnelle des États membres, qui devraient s'appliquer conformément à la charte et à la CEDH.
- (39) Il convient de mettre en place des garanties spécifiques, de manière à veiller à ce que, d'une manière générale, les motifs d'une décision de confiscation soient communiqués, sauf lorsque, dans le cadre de procédures pénales simplifiées concernant des faits mineurs, la personne concernée a renoncé à ce droit.
- (40) La présente directive devrait être mise en œuvre en tenant compte des dispositions des directives du Parlement européen et du Conseil 2010/64/UE <sup>(1)</sup>, 2012/13/UE <sup>(2)</sup> et 2013/48/UE <sup>(3)</sup> qui concernent les droits procéduraux dans le cadre des procédures pénales.
- (41) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir faciliter la confiscation des biens en matière pénale, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (42) Conformément à l'article 3 et à l'article 4 bis, paragraphe 1, du protocole n° 21 sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande à l'égard de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'Irlande a notifié son souhait de participer à l'adoption et à l'application de la présente directive. Conformément audit protocole, l'Irlande doit être liée par la présente directive uniquement en ce qui concerne les infractions couvertes par les instruments par lesquels elle est liée.
- (43) Conformément aux articles 1<sup>er</sup> et 2 et à l'article 4 bis, paragraphe 1, du protocole n° 21 sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande à l'égard de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et sans préjudice de l'article 4 dudit protocole, le Royaume-Uni ne participe pas à l'adoption de la présente directive et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application. Sous réserve de sa participation conformément à l'article 4 dudit protocole, le Royaume-Uni doit être lié par la présente directive uniquement en ce qui concerne les infractions couvertes par les instruments par lesquels il est lié.
- (44) Conformément aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du protocole n° 22 sur la position du Danemark, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente directive et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application,

<sup>(1)</sup> Directive 2010/64/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales (JO L 280 du 26.10.2010, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales (JO L 142 du 1.6.2012, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directive 2013/48/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales et des procédures relatives au mandat d'arrêt européen, au droit d'informer un tiers dès la privation de liberté et au droit des personnes privées de liberté de communiquer avec des tiers et avec les autorités consulaires (JO L 294 du 6.11.2013, p. 1).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Objet**

1. La présente directive établit des règles minimales relatives au gel de biens en vue de leur éventuelle confiscation ultérieure et à la confiscation de biens en matière pénale.
2. La présente directive est sans préjudice des procédures auxquelles peuvent recourir les États membres pour confisquer les biens en question.

*Article 2*

**Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «produit», tout avantage économique tiré, directement ou indirectement, d'infractions pénales; il peut consister en tout type de bien et comprend tout réinvestissement ou toute transformation ultérieurs des produits directs et tout autre gain de valeur;
- 2) «bien», un bien de toute nature, qu'il soit corporel ou incorporel, meuble ou immeuble, ainsi que les actes juridiques ou documents attestant d'un titre ou d'un droit sur ce bien;
- 3) «instrument», tout bien employé ou destiné à être employé, de quelque façon que ce soit, en tout ou en partie, pour commettre une ou des infractions pénales;
- 4) «confiscation», une privation permanente d'un bien ordonnée par une juridiction en lien avec une infraction pénale;
- 5) «gel», l'interdiction temporaire du transfert, de la destruction, de la conversion, de l'aliénation ou du déplacement d'un bien, ou le fait d'en assumer temporairement la garde ou le contrôle;
- 6) «infraction pénale», une infraction couverte par l'un quelconque des instruments énumérés à l'article 3.

*Article 3*

**Champ d'application**

La présente directive s'applique aux infractions pénales couvertes par:

- a) la convention établie sur la base de l'article K.3, paragraphe 2, point c), du traité sur l'Union européenne, relative à la lutte contre la corruption impliquant des fonctionnaires des Communautés européennes ou des fonctionnaires des États membres de l'Union européenne <sup>(1)</sup> (ci-après dénommée «convention relative à la lutte contre la corruption impliquant des fonctionnaires»);
- b) la décision-cadre 2000/383/JAI du Conseil du 29 mai 2000 visant à renforcer par des sanctions pénales et autres la protection contre le faux monnayage en vue de la mise en circulation de l'euro <sup>(2)</sup>;
- c) la décision-cadre 2001/413/JAI du Conseil du 28 mai 2001 concernant la lutte contre la fraude et la contrefaçon des moyens de paiement autres que les espèces <sup>(3)</sup>;

<sup>(1)</sup> JO C 195 du 25.6.1997, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 140 du 14.6.2000, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 149 du 2.6.2001, p. 1.

- d) la décision-cadre 2001/500/JAI du Conseil du 26 juin 2001 concernant le blanchiment d'argent, l'identification, le dépistage, le gel ou la saisie et la confiscation des instruments et des produits du crime <sup>(1)</sup>;
- e) la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme <sup>(2)</sup>;
- f) la décision-cadre 2003/568/JAI du Conseil du 22 juillet 2003 relative à la lutte contre la corruption dans le secteur privé <sup>(3)</sup>;
- g) la décision-cadre 2004/757/JAI du Conseil du 25 octobre 2004 concernant l'établissement des dispositions minimales relatives aux éléments constitutifs des infractions pénales et des sanctions applicables dans le domaine du trafic de drogue <sup>(4)</sup>;
- h) la décision-cadre 2008/841/JAI du Conseil du 24 octobre 2008 relative à la lutte contre la criminalité organisée <sup>(5)</sup>;
- i) la directive 2011/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes et remplaçant la décision-cadre 2002/629/JAI du Conseil <sup>(6)</sup>;
- j) la directive 2011/93/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 relative à la lutte contre les abus sexuels et l'exploitation sexuelle des enfants, ainsi que la pédopornographie et remplaçant la décision-cadre 2004/68/JAI du Conseil <sup>(7)</sup>;
- k) la directive 2013/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 relative aux attaques contre les systèmes d'information et remplaçant la décision-cadre 2005/222/JAI du Conseil <sup>(8)</sup>,

ainsi que par d'autres instruments juridiques si ceux-ci prévoient spécifiquement que la présente directive s'applique aux infractions pénales qu'ils harmonisent.

#### Article 4

##### Confiscation

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre la confiscation de tout ou partie des instruments et des produits ou des biens dont la valeur correspond à celle de ces instruments ou produits, sous réserve d'une condamnation définitive pour une infraction pénale, qui peut aussi avoir été prononcée dans le cadre d'une procédure par défaut.
2. Lorsqu'il n'est pas possible de procéder à la confiscation sur la base du paragraphe 1, à tout le moins lorsque cette impossibilité résulte d'une maladie ou de la fuite du suspect ou de la personne poursuivie, les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre la confiscation des instruments ou produits dans le cas où une procédure pénale a été engagée concernant une infraction pénale qui est susceptible de donner lieu, directement ou indirectement, à un avantage économique et où ladite procédure aurait été susceptible de déboucher sur une condamnation pénale si le suspect ou la personne poursuivie avait été en mesure de comparaître en justice.

#### Article 5

##### Confiscation élargie

1. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour permettre la confiscation de tout ou partie des biens appartenant à une personne reconnue coupable d'une infraction pénale susceptible de donner lieu, directement ou indirectement, à un avantage économique, lorsqu'une juridiction, sur la base des circonstances de l'affaire, y compris les éléments factuels concrets et les éléments de preuve disponibles, tels que le fait que la valeur des biens est disproportionnée par rapport aux revenus légaux de la personne condamnée, est convaincue que les biens en question proviennent d'activités criminelles.

<sup>(1)</sup> JO L 182 du 5.7.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 164 du 22.6.2002, p. 3.

<sup>(3)</sup> JO L 192 du 31.7.2003, p. 54.

<sup>(4)</sup> JO L 335 du 11.11.2004, p. 8.

<sup>(5)</sup> JO L 300 du 11.11.2008, p. 42.

<sup>(6)</sup> JO L 101 du 15.4.2011, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO L 335 du 17.12.2011, p. 1.

<sup>(8)</sup> JO L 218 du 14.8.2013, p. 8.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la notion d'«infraction pénale» inclut au moins les infractions suivantes:
- a) la corruption active et passive dans le secteur privé, telle que prévue à l'article 2 de la décision-cadre 2003/568/JAI, ainsi que la corruption active et passive impliquant des fonctionnaires des institutions de l'Union ou des États membres prévue aux articles 2 et 3, respectivement, de la convention relative à la lutte contre la corruption impliquant des fonctionnaires;
  - b) les infractions relatives à la participation à une organisation criminelle telles que prévues à l'article 2 de la décision-cadre 2008/841/JAI, à tout le moins dans les cas où l'infraction a donné lieu à un avantage économique;
  - c) le fait de favoriser la participation d'un enfant ou de le recruter pour qu'il participe à des spectacles pornographiques, ou de tirer profit de cette participation ou d'exploiter un enfant de toute autre manière à de telles fins, si l'enfant a atteint la majorité sexuelle, tel que prévu à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2011/93/UE; la distribution, la diffusion ou la transmission de pédopornographie, telles que prévues à l'article 5, paragraphe 4, de ladite directive; le fait d'offrir, de fournir ou de mettre à disposition de la pédopornographie, tel que prévu à l'article 5, paragraphe 5, de ladite directive; la production de pédopornographie, telle que prévue à l'article 5, paragraphe 6, de ladite directive;
  - d) l'atteinte illégale à l'intégrité d'un système et l'atteinte illégale à l'intégrité des données, telles que prévues aux articles 4 et 5, respectivement, de la directive 2013/40/UE, lorsqu'un nombre significatif de systèmes d'information a été affecté à l'aide d'un outil, prévu à l'article 7 de ladite directive, principalement conçu ou adapté à cette fin; la production, la vente, l'obtention pour utilisation, l'importation, la diffusion ou d'autres formes de mise à disposition intentionnelles d'outils utilisés pour commettre lesdites infractions, au moins lorsqu'il ne s'agit pas de cas mineurs, prévus à l'article 7 de ladite directive;
  - e) une infraction pénale sanctionnée, conformément à l'instrument applicable prévu à l'article 3 ou, lorsque l'instrument en question ne contient pas de seuil de peine, conformément au droit national applicable, par une peine privative de liberté d'une durée maximale d'au moins quatre ans.

#### Article 6

##### **Confiscation des avoirs de tiers**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre la confiscation de produits ou de biens dont la valeur correspond à celle des produits qui ont été transférés, directement ou indirectement, à des tiers par un suspect ou une personne poursuivie ou qui ont été acquis par des tiers auprès d'un suspect ou d'une personne poursuivie, au moins dans les cas où ces tiers savaient ou auraient dû savoir que la finalité du transfert ou de l'acquisition était d'éviter la confiscation, sur la base d'éléments ou de circonstances concrets, notamment le fait que le transfert ou l'acquisition a été effectué gratuitement ou en échange d'un montant sensiblement inférieur à la valeur marchande.
2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte aux droits de tiers de bonne foi.

#### Article 7

##### **Gel**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre le gel de biens en vue de leur éventuelle confiscation ultérieure. Ces mesures, qui sont ordonnées par une autorité compétente, incluent des mesures d'urgence à prendre, le cas échéant, afin de préserver les biens.
2. Les biens en possession d'un tiers, tels que visés à l'article 6, peuvent faire l'objet de mesures de gel aux fins d'une éventuelle confiscation ultérieure.

*Article 8***Garanties**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les personnes concernées par les mesures prévues par la présente directive aient droit à un recours effectif et à un procès équitable pour préserver leurs droits.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que la décision de gel soit communiquée à la personne concernée dans les meilleurs délais après son exécution. Cette communication s'accompagne d'indications précisant, au moins brièvement, le ou les motifs de la décision concernée. Lorsque cela est nécessaire pour éviter de compromettre une enquête pénale, les autorités compétentes peuvent toutefois reporter la communication de la décision de gel à la personne concernée.
3. La décision de gel ne reste en vigueur que le temps nécessaire pour préserver les biens en vue de leur éventuelle confiscation ultérieure.
4. Les États membres prévoient la possibilité effective pour la personne dont les biens sont concernés d'attaquer la décision de gel devant un tribunal, conformément aux procédures prévues dans le droit national. Ces procédures peuvent prévoir que lorsque la décision de gel initiale a été prise par une autorité compétente autre qu'une autorité judiciaire, ladite décision est d'abord soumise pour validation ou réexamen à une autorité judiciaire avant de pouvoir être attaquée devant un tribunal.
5. Les biens gelés ne faisant pas l'objet d'une confiscation ultérieure sont immédiatement restitués. Les conditions ou règles de procédure régissant la restitution de ces biens sont fixées par le droit national.
6. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que toute décision de confiscation soit dûment motivée et communiquée à la personne concernée. Les États membres prévoient la possibilité effective pour une personne à l'encontre de laquelle une confiscation est ordonnée d'attaquer la décision devant un tribunal.
7. Sans préjudice des directives 2012/13/UE et 2013/48/UE, les personnes dont les biens sont concernés par la décision de confiscation ont le droit d'avoir accès à un avocat pendant toute la procédure de confiscation en ce qui concerne la détermination des produits et instruments afin qu'elles puissent préserver leurs droits. Les personnes concernées sont informées de ce droit.
8. Dans les procédures visées à l'article 5, la personne concernée a une possibilité réelle de contester les circonstances de l'espèce, y compris les éléments factuels concrets et les éléments de preuve disponibles sur la base desquels les biens concernés sont considérés comme des biens provenant d'activités criminelles.
9. Les tiers sont en droit de faire valoir leur titre de propriété ou d'autres droits de propriété, y compris dans les cas visés à l'article 6.
10. Lorsque, à la suite d'une infraction pénale, la victime demande réparation à la personne qui fait l'objet d'une mesure de confiscation prévue par la présente directive, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que la mesure de confiscation n'empêche pas ladite victime de chercher à obtenir réparation.

*Article 9***Confiscation et exécution effectives**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre la détection et le dépistage des biens à geler et à confisquer, même après une condamnation définitive pour infraction pénale ou à l'issue des procédures engagées en application de l'article 4, paragraphe 2, et pour assurer l'exécution effective d'une décision de confiscation si une telle décision a déjà été rendue.

*Article 10***Gestion des biens gelés et confisqués**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires, par exemple l'établissement de bureaux centralisés, d'un ensemble de bureaux spécialisés ou de dispositifs équivalents, pour garantir la gestion adéquate des biens gelés en vue de leur éventuelle confiscation ultérieure.
2. Les États membres font en sorte que les mesures visées au paragraphe 1 incluent la possibilité de vendre ou de transférer des biens, si nécessaire.
3. Les États membres envisagent de prendre des mesures permettant que les biens confisqués soient utilisés à des fins d'intérêt public ou pour des finalités sociales.

*Article 11***Statistiques**

1. Les États membres collectent régulièrement des statistiques auprès des autorités concernées et tiennent à jour des statistiques complètes. Les statistiques collectées sont transmises chaque année à la Commission et comprennent:
  - a) le nombre de décisions de gel exécutées;
  - b) le nombre de décisions de confiscation exécutées;
  - c) la valeur estimée des biens gelés, au moins des biens gelés en vue d'une éventuelle confiscation ultérieure au moment du gel;
  - d) la valeur estimée des biens recouvrés, au moment de la confiscation.
2. Les États membres communiquent également chaque année à la Commission les statistiques suivantes, pour autant qu'elles soient disponibles à un niveau central dans l'État membre concerné:
  - a) le nombre de demandes de décision de gel à exécuter dans un autre État membre;
  - b) le nombre de demandes de décision de confiscation à exécuter dans un autre État membre;
  - c) la valeur ou la valeur estimée des biens recouvrés à la suite d'exécutions effectuées dans un autre État membre.
3. Les États membres s'efforcent de collecter les données visées au paragraphe 2 à un niveau central.

*Article 12***Transposition**

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 4 octobre 2015. Ils en informent immédiatement la Commission.
2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 13***Rapports**

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 4 octobre 2018, un rapport évaluant l'incidence du droit national en vigueur sur la confiscation et le recouvrement des avoirs, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées.

Dans ce rapport, la Commission évalue également s'il est nécessaire de réviser la liste des infractions figurant à l'article 5, paragraphe 2.

*Article 14***Remplacement de l'action commune 98/699/JAI et de certaines dispositions des décisions-cadres 2001/500/JAI et 2005/212/JAI**

1. L'action commune 98/699/JAI, l'article 1<sup>er</sup>, point a), et les articles 3 et 4 de la décision-cadre 2001/500/JAI, ainsi que les quatre premiers tirets de l'article 1<sup>er</sup> et l'article 3 de la décision-cadre 2005/212/JAI sont remplacés par la présente directive pour les États membres liés par la présente directive, sans préjudice des obligations de ces États membres relatives aux délais de transposition de ces décisions-cadres en droit national.
2. Pour les États membres liés par la présente directive, les références faites à l'action commune 98/699/JAI et aux dispositions des décisions-cadres 2001/500/JAI et 2005/212/JAI visées au paragraphe 1 s'entendent comme faites à la présente directive.

*Article 15***Entrée en vigueur**

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

*Article 16***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive, conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2014.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

D. KOURKOULAS

**DIRECTIVE 2014/45/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 3 avril 2014****relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission a défini un objectif de «sécurité totale» en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité des transports routiers.
- (2) Dans sa communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission a proposé de réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques et a identifié des actions en vue de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre de blessés et des mesures pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes.
- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques des véhicules et des contrôles techniques routiers des véhicules destinés à des activités de transport routier commercial, ainsi qu'une procédure d'immatriculation des véhicules permettant de suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique dès lors que le véhicule constitue un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière. Les contrôles périodiques devraient constituer l'instrument principal pour garantir le bon état des véhicules. Les contrôles techniques routiers de véhicules commerciaux devraient être uniquement complémentaires des contrôles périodiques.
- (4) Les États membres devraient être autorisés à établir des normes de contrôle plus strictes que celles prévues par la présente directive.
- (5) La mise en œuvre des mesures en matière de contrôle technique peut inclure des campagnes de sensibilisation destinées à inciter les propriétaires de véhicules à adopter de bonnes pratiques et de bonnes habitudes découlant de vérifications élémentaires sur leur véhicule.
- (6) Les véhicules dont les systèmes techniques fonctionnent mal ont un impact sur la sécurité routière et peuvent contribuer à causer des accidents de la route entraînant des blessures ou des décès. Cet impact pourrait être réduit par la mise en place d'améliorations adéquates du dispositif de contrôle technique. Le fait de révéler de façon précoce une défaillance d'un véhicule contribuerait à remédier à cette défaillance et, par conséquent, à éviter un accident.

<sup>(1)</sup> JO C 44 du 15.2.2013, p. 128.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 11 mars 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 mars 2014.

- (7) Les véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal ont un impact sur l'environnement plus important que les véhicules correctement entretenus. Par conséquent, un dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.
- (8) Les États membres devraient envisager l'adoption de mesures appropriées, notamment dans le cadre du contrôle technique périodique, afin de prévenir la manipulation frauduleuse ou la falsification de pièces et de composants du véhicule qui pourraient avoir une incidence négative sur les caractéristiques requises du véhicule en matière de sécurité et d'environnement, y compris des sanctions ayant un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire.
- (9) Au cours des deux dernières décennies, les exigences en matière d'émissions de véhicules pour la réception par type ont été renforcées de façon continue. Toutefois, le durcissement des normes applicables aux émissions des véhicules n'a pas donné lieu à l'amélioration de la qualité de l'air escomptée, notamment en ce qui concerne l'oxyde d'azote (NOx) et les particules fines. Il convient d'examiner avec attention les possibilités d'améliorer les cycles d'essai de façon à dégager des solutions nouvelles, y compris la mise en place de méthodes de contrôle permettant de mesurer les niveaux de NOx et de valeurs limites pour les émissions de NOx.
- (10) Pour les véhicules respectant les normes d'émission Euro 6 et Euro VI, les systèmes de diagnostic embarqué (ci-après dénommés «systèmes OBD») parviennent plus efficacement à évaluer les émissions et peuvent être utilisés comme équivalents aux contrôles standards, en ce qui concerne les émissions, aux fins des contrôles techniques. Afin de prévoir l'utilisation des systèmes OBD lors des contrôles techniques des véhicules respectant les normes d'émission Euro 5 et Euro V ou inférieures, les États membres devraient être en mesure d'autoriser cette méthode de contrôle en conformité avec les recommandations du constructeur et les autres exigences pour les véhicules pour lesquels l'équivalence, compte tenu de la législation pertinente en matière de réception par type, le cas échéant, a fait l'objet d'une vérification indépendante.
- (11) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées dans l'Union. Il est nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles techniques périodiques, à ce que les véhicules restent conformes aux normes de sécurité. Ce dispositif devrait s'appliquer à certaines catégories de véhicules définies dans les directives 2002/24/CE <sup>(1)</sup>, 2003/37/CE <sup>(2)</sup> et 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.
- (12) Les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont de plus en plus utilisés pour remplacer les camions dans les activités de transport locales et à des fins de transport routier de marchandises. Le risque qu'ils représentent est comparable à celui des camions, et les véhicules appartenant à cette catégorie, qui sont principalement utilisés sur la voie publique, devraient par conséquent être soumis aux mêmes contrôles techniques.
- (13) Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique. Il convient dès lors de permettre aux États membres de déterminer la périodicité du contrôle technique pour ces véhicules. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique pour les autres types de véhicules spécialisés.
- (14) Les véhicules utilisés exclusivement dans les régions isolées des États membres, en particulier les petites îles comptant moins de 5 000 habitants ou les régions faiblement peuplées dont la densité de population est inférieure à cinq personnes au kilomètre carré, sont utilisés sous certaines conditions qui peuvent nécessiter un régime spécifique pour les contrôles techniques. Il convient par conséquent d'habiliter les États membres à exempter ces véhicules de l'application de la présente directive.
- (15) Le contrôle technique étant une activité souveraine, il devrait être effectué par les États membres ou par des organismes publics ou privés, agréés pour effectuer ce type de contrôle sous leur surveillance. Les États membres devraient en tout état de cause rester responsables du contrôle technique, même si le dispositif national permet à des organismes privés, y compris ceux qui exercent également des activités de réparation des véhicules, d'effectuer des contrôles techniques.

<sup>(1)</sup> Directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil (JO L 124 du 9.5.2002, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE (JO L 171 du 9.7.2003, p. 1).

<sup>(3)</sup> 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).

- (16) Les États membres devraient être habilités à désigner des centres de contrôle qui ne sont pas situés sur leur territoire pour effectuer des contrôles techniques sur des véhicules immatriculés sur leur territoire, dès lors que ces centres de contrôle ont déjà été autorisés par l'État membre sur le territoire duquel ils se trouvent pour effectuer des contrôles techniques sur des véhicules.
- (17) Pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'avoir accès aux spécifications techniques de chaque véhicule. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir les données nécessaires à la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement. De même, les dispositions relatives à l'accès aux informations sur les réparations et l'entretien devraient autoriser l'accès des centres d'inspection aux informations nécessaires au contrôle technique. Ces données devraient inclure les détails qui permettent de veiller à ce que le bon fonctionnement des systèmes de sécurité des véhicules puisse être inspecté dans un cadre de contrôle technique périodique. Ces dispositions sont cruciales, notamment dans le domaine des systèmes commandés électroniquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur.
- (18) Les véhicules utilisés sur la voie publique doivent être aptes à circuler. Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler.
- (19) Il est important pour la sécurité routière, et compte tenu de son incidence sur la société, que les véhicules utilisés sur la voie publique soient en bon état d'un point de vue technique. Il convient donc de ne pas interdire aux États membres d'autoriser, sur une base volontaire, des contrôles techniques complémentaires.
- (20) Pour laisser une certaine marge de manœuvre aux titulaires d'un certificat d'immatriculation et aux exploitants, les États membres devraient avoir la possibilité de définir une période de plusieurs semaines pendant laquelle le contrôle technique devrait être effectué.
- (21) Les contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux, tout en contribuant de façon efficace à la réalisation des objectifs de la directive.
- (22) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. La compatibilité entre les pièces et composants, par exemple entre les roues et les moyeux des roues, devrait être considérée comme un point de sécurité essentiel et devrait être vérifiée lors des contrôles techniques. Dans ce contexte, l'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes sur la liste des points à contrôler. Afin de parvenir à une harmonisation du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun de ces points à contrôler. Ces points devraient être mis à jour afin de tenir compte de l'évolution de la recherche et des progrès techniques en matière de sécurité des véhicules.
- (23) Pour faciliter l'harmonisation et assurer la cohérence des normes, il convient d'établir une liste non exhaustive des principales causes de défaillance pour tous les points à contrôler. Pour harmoniser l'appréciation de l'état du véhicule contrôlé, les défaillances constatées devraient être jugées à l'aune d'une norme commune.
- (24) Afin de mieux appliquer le principe de libre circulation au sein de l'Union, aux fins de la nouvelle immatriculation d'un véhicule, les États membres devraient reconnaître les certificats de contrôle technique délivrés par les autres États membres. Cela devrait être sans préjudice du droit d'un État membre de vérifier le certificat de contrôle technique et l'identification du véhicule lors de la nouvelle immatriculation et de demander qu'il soit procédé à un nouveau contrôle technique conformément aux conditions établies dans la présente directive.
- (25) La fraude au compteur kilométrique devrait être considérée comme une infraction passible de sanction, puisque la manipulation d'un compteur kilométrique peut conduire à une évaluation incorrecte de l'état des véhicules. La mention du kilométrage sur le certificat de contrôle et l'accès des inspecteurs à ces informations devraient faciliter la détection de toute altération ou manipulation du compteur kilométrique. L'échange d'informations sur le kilométrage entre les autorités compétentes des États membres devrait être examiné par la Commission.

- (26) Un certificat de contrôle technique devrait être délivré après chaque contrôle. Ce certificat devrait mentionner notamment des informations concernant l'identité du véhicule et les résultats du contrôle. Les résultats du contrôle technique devraient être disponibles par voie électronique. Pour assurer un suivi approprié des contrôles, les États membres devraient collecter et conserver ces informations dans une base de données, notamment à des fins d'analyse des résultats des contrôles techniques périodiques.
- (27) Lorsque des défaillances sont détectées dans le cadre d'un contrôle technique, le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule contrôlé devraient remédier à ces défaillances sans délai, surtout si celles-ci représentent un risque pour la sécurité routière. En cas de défaillances critiques, il peut être nécessaire de restreindre l'utilisation du véhicule jusqu'à ce que les défaillances en question soient complètement rectifiées.
- (28) Lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, cet État membre devrait être autorisé à demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur le véhicule.
- (29) Pour amener les contrôles à un niveau élevé de qualité partout dans l'Union, les équipements de contrôle utilisés, leur entretien et leur étalonnage devraient être vérifiés en rapport avec des spécifications fournies par les États membres ou les constructeurs.
- (30) Il devrait être possible pour d'autres équipements intégrant le progrès technologique et l'innovation d'être utilisés pour autant qu'ils garantissent un niveau de qualité de contrôle tout aussi élevé.
- (31) Lorsqu'ils autorisent des centres de contrôle sur leur territoire, les États membres tiennent compte du fait que la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> exclut de son champ d'application les services d'intérêt général dans le domaine des transports.
- (32) Les centres de contrôle devraient garantir l'objectivité et la haute qualité du contrôle des véhicules. Par conséquent, afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle devraient respecter les exigences arrêtées par l'État membre qui a délivré l'autorisation.
- (33) Un contrôle technique de qualité implique que le personnel chargé de procéder au contrôle soit hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques, ou un examen approprié. Une période transitoire devrait être définie pour permettre une adaptation harmonieuse du personnel actuel vers le nouveau dispositif de formation périodique ou d'examen. Afin de garantir des niveaux élevés de formation, de compétence et de contrôle, les États membres devraient être autorisés à établir des exigences supplémentaires en matière de compétence et de formation.
- (34) Lors du contrôle technique, les inspecteurs devraient agir en toute indépendance et leur jugement ne devrait pas être influencé par des conflits d'intérêts, y compris de nature économique ou personnelle. Il ne devrait par conséquent pas y avoir de lien direct entre la rémunération des inspecteurs et les résultats du contrôle. Il devrait être possible pour l'État membre d'établir des exigences en ce qui concerne la séparation des activités ou d'autoriser un organisme privé à effectuer à la fois les contrôles techniques et la réparation des véhicules, y compris sur un même véhicule, dans les cas où l'organe de surveillance s'est assuré qu'un niveau élevé d'objectivité était garanti.
- (35) Les résultats d'un contrôle technique ne devraient pas être modifiés à des fins commerciales. L'organe de surveillance ne devrait être autorisé à modifier les résultats d'un contrôle effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés.
- (36) Pour maintenir la qualité des contrôles dans la durée, les États membres devraient établir un système d'assurance de la qualité qui couvre les procédures d'autorisation, de surveillance de retrait, de suspension et de suppression de l'autorisation pour effectuer des contrôles techniques.

<sup>(1)</sup> Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur (JO L 376 du 27.12.2006, p. 36).

- (37) L'accréditation des centres de contrôle au titre du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> ne devrait pas constituer une obligation pour les États membres.
- (38) Dans plusieurs États membres, le contrôle technique est réalisé par une multitude de centres de contrôle privés autorisés. Pour garantir un échange efficace d'informations entre États membres, il convient de désigner des points de contact nationaux.
- (39) Le contrôle technique s'inscrit dans un cadre réglementaire plus large qui s'applique aux véhicules tout au long de leur durée de vie, de leur homologation à leur démolition, en passant par l'immatriculation et les inspections. L'échange des informations contenues dans les bases de données électroniques des États et des constructeurs devrait en principe contribuer à améliorer l'efficacité de l'ensemble de la chaîne administrative et devrait contribuer à réduire les coûts et les charges administratives. La Commission devrait examiner la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois. Lors de cet examen, la Commission devrait étudier les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique et du kilométrage entre les autorités compétentes des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle, les fabricants d'équipements de vérification et les constructeurs automobiles. La Commission devrait également examiner la faisabilité, le coût et les avantages de la collecte et du stockage des informations disponibles sur les principaux composants de sécurité des véhicules qui ont été impliqués dans des accidents graves ainsi que la possibilité de relayer, sous forme anonymisée, les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage dont disposent les inspecteurs de véhicules, les titulaires des certificats d'immatriculation et les personnes chargées d'enquêter sur les accidents.
- (40) Afin de garantir des conditions d'application uniformes de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (41) La Commission ne devrait pas adopter d'actes d'exécution relatifs aux informations devant être mises à disposition par les constructeurs automobiles à des fins de contrôle technique lorsque le comité établi en vertu de la présente directive n'émet aucun avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (42) Afin de mettre à jour la désignation des catégories de véhicules à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphes 1 et 2, de mettre à jour l'annexe I, point 3, en ce qui concerne les méthodes et d'adapter l'annexe I, point 3, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (43) Le contrôle technique a une incidence directe sur la sécurité routière et devrait donc faire l'objet d'examen réguliers. La Commission devrait rendre compte de l'efficacité des dispositions de la présente directive, y compris en ce qui concerne la portée et la fréquence des contrôles, l'amélioration du système de contrôle technique au moyen d'échanges d'informations par voie électronique, et l'éventuelle future reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique.
- (44) Les installations et équipements utilisés dans les centres de contrôle devraient respecter les exigences applicables au contrôle technique. Étant donné que cela implique des investissements et des adaptations importants qui ne pourront être réalisés immédiatement, une période de cinq ans devrait être prévue pour respecter ces exigences. De même, un délai de cinq ans devrait permettre aux organes de surveillance de remplir l'ensemble des critères et exigences concernant l'autorisation et la surveillance des centres de contrôle.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (45) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir améliorer la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la dimension de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'il est énoncé au même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (46) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (47) La présente directive incorpore et actualise les règles énoncées dans la recommandation 2010/378/UE de la Commission <sup>(1)</sup> en vue de mieux réglementer les méthodes appliquées lors du contrôle technique.
- (48) La présente directive actualise les exigences techniques établies par la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et élargit son champ d'application, notamment à la mise en place des centres de contrôle et de leurs organes de surveillance ainsi qu'à la désignation des inspecteurs chargés du contrôle technique. Par conséquent, il convient d'abroger ladite directive,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE I

### OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

#### *Article premier*

#### **Objet**

La présente directive établit les exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique.

#### *Article 2*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et appartenant aux catégories suivantes, telles que visées par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE:
- véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et ne comportant, outre la place assise du conducteur, pas plus de huit places assises — catégorie M<sub>1</sub>,
  - véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises — catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>,
  - véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3,5 tonnes — catégorie N<sub>1</sub>,
  - véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>,
  - remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>,
  - à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, véhicules à deux ou trois roues — véhicules des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>,
  - tracteurs à roues appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

<sup>(1)</sup> Recommandation 2010/378/UE 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 (JO L 173 du 8.7.2010, p. 74).

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).

2. Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire:

- véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition,
- véhicules couverts par l'immunité diplomatique,
- véhicules utilisés par les forces armées, les forces de l'ordre, les services des pompiers, la protection civile, et les services d'urgence ou de sauvetage,
- véhicules utilisés à des fins agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, sur le seul territoire de l'État membre concerné et essentiellement sur le terrain où ces activités ont lieu, y compris les chemins agricoles, les chemins forestiers ou les champs agricoles,
- véhicules utilisés exclusivement sur des petites îles ou dans des régions faiblement peuplées,
- véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et circulant uniquement sur le territoire de l'État membre concerné,
- véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission.

3. Les États membres peuvent introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules immatriculés sur leur territoire qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive et pour les véhicules visés au paragraphe 2.

### Article 3

#### Définitions

Les définitions suivantes ne s'appliquent que pour les besoins de la présente directive:

- 1) «véhicule»: tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;
- 2) «véhicule à moteur»: tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- 3) «remorque»: tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 4) «semi-remorque»: une remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement soit supportée par le véhicule à moteur;
- 5) «véhicule à deux ou trois roues»: tout véhicule à moteur reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle;
- 6) «véhicule immatriculé dans un État membre»: un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- 7) «véhicule présentant un intérêt historique»: tout véhicule considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par une autorité désignée délivrant les autorisations, et qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:
  - il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans,
  - son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union ou nationale, n'est plus produit,
  - il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux;

- 8) «titulaire du certificat d'immatriculation»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 9) «contrôle technique»: une inspection, menée conformément à l'annexe I, visant à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement requis et obligatoires;
- 10) «réception»: une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques pertinentes visées par les directives 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE;
- 11) «défaillances»: les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique;
- 12) «certificat de contrôle technique»: un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle contenant les résultats du contrôle technique;
- 13) «inspecteur»: toute personne autorisée par un État membre ou par son autorité compétente à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou, le cas échéant, au nom de l'autorité compétente;
- 14) «autorité compétente»: l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques;
- 15) «centre de contrôle»: tout organisme ou établissement public ou privé autorisé par un État membre à effectuer des contrôles techniques;
- 16) «organe de surveillance»: tout organisme ou ensemble d'organismes établi par un État membre et responsable de la surveillance des centres de contrôle. Un organe de surveillance peut faire partie de l'autorité compétente;
- 17) «petite île»: une île dont la population est inférieure à 5 000 habitants et qui n'est pas reliée au reste du territoire par des ponts ou des tunnels routiers;
- 18) «région faiblement peuplée»: une zone prédéfinie dont la densité de population est inférieure à 5 habitants au kilomètre carré;
- 19) «voie publique»: une voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale.

## CHAPITRE II

### OBLIGATIONS GÉNÉRALES

#### Article 4

#### Responsabilités

1. Chaque État membre veille à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la présente directive par les centres de contrôle autorisés par l'État membre où ces véhicules sont immatriculés.
2. Le contrôle technique est effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organe à vocation publique chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes privés autorisés.
3. Conformément aux principes établis par les règlements (CE) n° 715/2007 <sup>(1)</sup> et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, la Commission, par la voie d'actes d'exécution, et avant le 20 mai 2018, adopte:

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

- a) un ensemble d'informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, conformément à l'annexe I, point 3; et
- b) les règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

Les informations techniques visées au premier alinéa, point a), sont mises à la disposition des centres de contrôle et des autorités compétentes concernées, gratuitement ou moyennant un coût raisonnable par les constructeurs, sur une base non discriminatoire.

La Commission examine également la faisabilité d'établir un point d'accès unique à ces informations techniques.

4. Les États membres s'assurent que le droit national définit les responsabilités pour ce qui est de veiller à ce qu'un véhicule soit apte à circuler.

### CHAPITRE III

## EXIGENCES MINIMALES APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE

### Article 5

#### Date et fréquence des contrôles

1. Les véhicules sont soumis à un contrôle technique au minimum selon les intervalles suivants, sans préjudice du délai de flexibilité appliqué dans les États membres en vertu du paragraphe 3:
  - a) véhicules appartenant aux catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans;
  - b) véhicules appartenant à la catégorie M<sub>1</sub> utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement;
  - c) véhicules appartenant à la catégorie T5, dont l'utilisation a principalement lieu sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.
2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, sont soumis à un contrôle technique.
3. Les États membres ou les autorités compétentes peuvent fixer un délai raisonnable au cours duquel le contrôle technique doit être effectué sans aller au-delà des intervalles définis au paragraphe 1.
4. Nonobstant la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, l'État membre ou l'autorité compétente concernée peut exiger qu'il soit soumis à un contrôle technique avant les dates visées aux paragraphes 1 et 2 dans les cas suivants:
  - après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins,
  - lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés,
  - lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule a changé,
  - lorsque le véhicule a atteint 160 000 km,
  - lorsque la sécurité routière est gravement compromise.

### Article 6

#### Contenu et méthodes de contrôle

1. Pour les catégories de véhicules relevant de la présente directive, à l'exception des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, les États membres veillent à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe I, point 2.

2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre ou le centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points visés à l'annexe I, point 3, à l'aide des méthodes recommandées ou de méthodes équivalentes approuvées par une autorité compétente pour le contrôle de ceux-ci, tels que définis à l'annexe I, point 3. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

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

3. Pour les catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, les États membres définissent les domaines, points et méthodes de contrôle adaptés.

#### Article 7

##### Appréciation des défaillances

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe I contient une liste minimale des défaillances possibles, assorties de leur niveau de gravité.

2. Les défaillances constatées lors des contrôles périodiques des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- a) défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, et autres anomalies mineures;
- b) défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement, ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;
- c) défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique.

3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle visé à l'annexe I, point 2, peut être classé dans la catégorie suivante des défaillances graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

#### Article 8

##### Certificat de contrôle technique

1. Les États membres veillent à ce que le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments normalisés des codes harmonisés correspondants de l'Union énumérés à l'annexe II.

2. Les États membres veillent à ce que le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente mette le certificat de contrôle technique ou, dans le cas d'un certificat électronique, une version imprimée certifiée dudit certificat à la disposition de la personne qui a présenté le véhicule au contrôle.

3. Sans préjudice de l'article 5, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre, chaque État membre reconnaît le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle technique périodique prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation. En cas de doute, l'État membre de la nouvelle immatriculation peut vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître. Les États membres communiquent à la Commission une description du certificat de contrôle technique avant le 20 mai 2018. La Commission en informe le comité visé à l'article 19. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e.

4. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 4, et du paragraphe 3 du présent article, les États membres reconnaissent, par principe, la validité du certificat de contrôle technique en cas de changement de propriétaire d'un véhicule — dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.

5. À compter du 20 mai 2018 et au plus tard le 20 mai 2021, les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Cette communication a lieu dans un délai raisonnable après la délivrance des certificats de contrôle technique. Jusqu'à cette date, les centres de contrôle peuvent communiquer les informations pertinentes à l'autorité compétente par d'autres moyens. Les États membres déterminent la période pendant laquelle l'autorité compétente doit conserver ces informations. Cette période ne peut être inférieure à 36 mois, sans préjudice des régimes fiscaux nationaux des États membres.

6. Les États membres veillent à ce que, afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés normalement d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique soient mises à la disposition des inspecteurs dès qu'elles sont disponibles par voie électronique. La manipulation d'un compteur kilométrique en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre, lorsqu'elle est avérée, est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

7. Les États membres veillent à ce que les résultats du contrôle technique soient, dans les plus brefs délais, notifiés à l'autorité responsable de l'immatriculation du véhicule ou mis à sa disposition par voie électronique. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

#### Article 9

##### **Suivi des défaillances**

1. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique est considéré comme ayant été subi avec succès, les défaillances sont rectifiées et le véhicule ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

2. En cas de défaillances majeures, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente décide de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique. Ce nouveau contrôle a lieu dans un délai défini par l'État membre ou l'autorité compétente mais au plus tard deux mois après le premier contrôle.

3. En cas de défaillances critiques, le contrôle est considéré comme ayant échoué. L'État membre ou l'autorité compétente peut décider que le véhicule en question ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation, jusqu'à ce que les défaillances soient rectifiées et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler.

#### Article 10

##### **Preuve de réussite du contrôle**

1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire délivre une preuve, telle qu'une mention sur le document d'immatriculation du véhicule, une vignette, un certificat ou toute autre information aisément accessible, pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date avant laquelle le prochain contrôle technique doit avoir lieu.

Les États membres communiquent à la Commission une description de la preuve de la réussite du contrôle avant le 20 mai 2018. La Commission en informe le comité visé à l'article 19.

2. Lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, cet État membre peut demander que la preuve de réussite du contrôle soit affichée de manière visible sur ce véhicule.

3. Aux fins de la libre circulation, chaque État membre reconnaît la preuve délivrée par un centre de contrôle ou par l'autorité compétente d'un autre État membre, conformément au paragraphe 1.

#### CHAPITRE IV

##### **DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES**

#### Article 11

##### **Installations et équipements de contrôle**

1. Les États membres veillent à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe III.

2. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente entretiennent leurs installations et équipements conformément aux instructions fournies par les équipementiers.
3. Les équipements de mesure sont périodiquement étalonnés conformément à l'annexe III et vérifiés conformément aux spécifications fournies par l'État membre concerné ou par l'équipementier.

#### Article 12

##### Centres de contrôle

1. Les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques sont autorisés par un État membre ou par son autorité compétente.
2. Afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle respectent les exigences arrêtées par l'État membre qui a délivré l'autorisation. Les centres de contrôle garantissent l'objectivité et la haute qualité des contrôles techniques.

#### Article 13

##### Inspecteurs

1. Les États membres veillent à ce que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies à l'annexe IV. Les États membres peuvent définir des exigences supplémentaires de compétence et de formation correspondantes.
2. Les autorités compétentes ou, le cas échéant, les centres de formation agréés délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées à l'annexe IV, point 3.
3. Les inspecteurs employés ou autorisés par les autorités compétentes des États membres ou par un centre de contrôle au 20 mai 2018 sont exemptés des exigences établies à l'annexe IV, point 1.
4. Lorsqu'ils effectuent un contrôle technique, les inspecteurs sont libres de tout conflit d'intérêts et l'État membre ou l'autorité compétente s'assure du maintien d'un haut niveau d'impartialité et d'objectivité.
5. La personne présentant le véhicule au contrôle est informée de toutes les défaillances identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.
6. Les résultats d'un contrôle technique ne peuvent, en cas de besoin, être modifiés que par un inspecteur ou selon la procédure mise en place par l'autorité compétente, s'ils sont manifestement erronés.

#### Article 14

##### Surveillance des centres de contrôle

1. Les États membres veillent à ce que les centres de contrôle fassent l'objet d'une surveillance.
2. Un organe de surveillance effectue au moins les tâches prévues à l'annexe V, point 1, et remplit les exigences établies aux points 2 et 3 de ladite annexe.

Les États membres publient les règles et procédures régissant l'organisation, les tâches et les exigences, y compris en matière d'indépendance, qui sont applicables au personnel des organes de surveillance.

3. Les centres de contrôle directement exploités par une autorité compétente sont exemptés des exigences concernant l'autorisation et la surveillance, dans les cas où l'organe de surveillance fait partie de l'autorité compétente.
4. Les exigences mentionnées aux paragraphes 2 et 3 du présent article peuvent être considérées comme étant remplies par les États membres qui exigent que les centres de contrôle soient accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008.

## CHAPITRE V

**COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS***Article 15***Coopération administrative entre États membres**

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres et la Commission pour ce qui concerne l'application de la présente directive.
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national avant le 20 mai 2015 et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

*Article 16***Plateforme électronique d'information sur les véhicules**

La Commission examine la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois. Lors de cet examen, la Commission étudie les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue de faciliter les échanges d'informations sur les données du contrôle technique et le kilométrage entre les autorités compétentes des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle, les fabricants d'équipements de vérification et les constructeurs automobiles.

La Commission examine également la faisabilité, le coût et les avantages de la collecte et du stockage des informations disponibles sur les principaux composants de sécurité des véhicules qui ont été impliqués dans des accidents graves ainsi que la possibilité de relayer, sous forme anonymisée, les informations sur les antécédents d'accidents et le kilométrage dont disposent les inspecteurs, les titulaires des certificats d'immatriculation et les personnes chargées d'enquêter sur les accidents.

## CHAPITRE VI

**ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION***Article 17***Actes délégués**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 18, en vue:

- de mettre à jour uniquement les désignations de la catégorie de véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphes 1 et 2, le cas échéant lors de changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles,
- de mettre à jour l'annexe I, point 3, en ce qui concerne les méthodes en cas d'apparition de méthodes de contrôle plus efficaces et plus effectives, sans étendre la liste des points devant être contrôlés,
- d'adapter l'annexe I, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances, en cas de modification des exigences obligatoires applicables à la réception par type dans la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement.

*Article 18***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 17 est accordé pour une période de cinq ans à compter du 19 mai 2014. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 17 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 17 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 19

##### Comité

1. La Commission est assistée par un comité (ci-après dénommé «comité du contrôle technique»). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### CHAPITRE VII

##### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 20

##### Présentation de rapports

1. Au plus tard le 30 avril 2020, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne le degré d'harmonisation des contrôles techniques périodiques, l'efficacité des dispositions sur la portée et la fréquence du contrôle, la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre et les conclusions de l'étude de la possibilité de mettre en place une plateforme électronique d'information, telle que visée à l'article 16. Ce rapport contient également une analyse de la pertinence d'une actualisation des annexes, en particulier eu égard aux progrès techniques et à l'évolution des pratiques. Le rapport est transmis après la consultation du comité visé à l'article 19 et est accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.

2. Au plus tard le 30 avril 2019, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport, basé sur des études indépendantes, sur l'efficacité de l'inclusion des remorques légères et des véhicules à deux ou trois roues dans le champ d'application de la présente directive. Ce rapport évalue l'évolution de la situation de la sécurité routière dans l'Union et, pour chaque sous-catégorie de véhicules de catégorie L, il compare les résultats des mesures nationales de sécurité routière en tenant compte de la distance moyenne parcourue par ces véhicules. En particulier, la Commission détermine si les normes et les coûts du contrôle technique périodique de chaque catégorie de véhicules sont proportionnés aux objectifs fixés en matière de sécurité routière. Le rapport est accompagné d'une analyse d'impact détaillée analysant les coûts et les avantages dans l'ensemble de l'Union, compte tenu des particularités des États membres. Le rapport est publié au moins six mois avant la soumission de toute proposition législative afin d'inclure, le cas échéant, de nouvelles catégories dans le champ d'application de la présente directive.

#### Article 21

##### Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

#### Article 22

##### Dispositions transitoires

1. Les États membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III pour le contrôle technique.

2. Les États membres appliquent les exigences établies à l'annexe V au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

*Article 23*

**Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 20 mai 2017, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 20 mai 2018.

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 essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 24*

**Abrogation**

La directive 2009/40/CE est abrogée avec effet au 20 mai 2018.

*Article 25*

**Entrée en vigueur**

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

*Article 26*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2014.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

D. KOURKOULAS

## ANNEXE I

**EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE RECOMMANDÉES**

## 1. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé dans l'État membre en question. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes. L'autorité compétente doit s'être assurée que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire 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 du contrôle technique.

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

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

## 2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants:

0. identification du véhicule;
1. équipements de freinage;
2. direction;
3. visibilité;
4. éclairage et éléments du circuit électrique;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension;
6. châssis et accessoires du châssis;
7. équipements divers;
8. nuisances;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>.

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

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

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

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences <sup>1</sup> )	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
<b>1.1. État mécanique et fonctionnement</b>					
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		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	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b) Dégagement du frein rendu difficile.  Fonctionnalité réduite.	X		X
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»). Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		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 ou perte de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. 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)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées. Risques d'endommagement.	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Plateau mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés ou flambage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. Performances de freinage réduites.		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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante (si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigél, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> . Performances de freinage réduites.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b) Endommagées. Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

## 1.2. Performances et efficacité du frein de service

1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant 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 de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1<sup>er</sup> janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégorie M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— catégorie N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— catégories O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— pour les semi-remorques: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— pour les semi-remorques plateaux: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— catégorie N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— catégories O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Autres catégories</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble):</p> <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> <p>Catégories L (freins arrière):</p> <p>toutes les catégories: 25 % de la masse totale du véhicule</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique

## 1.3. Performances et efficacité du frein 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.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		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. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.		X	X
		c) Freinage non modérable (broutement).		X	
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.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>(6)</sup> de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X

## 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
---------------------	---	--	--	---	---

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte 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	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

## 2. DIRECTION

### 2.1. État mécanique

2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
2.1.3. État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Fonctionnement affecté.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X	X	
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.		X	X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.		X	X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Direction touchée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X

## 2.2. Volant, colonne et guidon

2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		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. Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	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>1</sup> ). Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) <sup>2</sup>	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile <sup>1</sup> . Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. Direction affectée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
<b>3. VISIBILITÉ</b>					
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 (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).  À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
				X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).  À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
				X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>1</sup> (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).  À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.	X		
				X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.  Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.		X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>1</sup> (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles).  Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
				X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.  Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.	X	X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.  Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).  Lave-glace inopérant.	X	X	
3.6. Système de désembuage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

#### 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 (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	X	

## 4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour

4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X	X	X
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Fonctionnement retardé. Totalement inopérante.	X	X	X
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique

## 4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Totalelement inopérante.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> (plus de 25 % de différence).	X		

## 4.5. Feux de brouillard avant et arrière

4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2. Réglage (X) <sup>2</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 (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Totalelement inopérante.	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.8. Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptré défectueux ou endommagé. Catadioptré touché.	X	X	
		b) Mauvaise fixation du catadioptré. Risque de chute.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage. Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré. Câblage fortement détérioré. Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X	X	
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, 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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1.2. Porte-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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X	X
		b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. Manifestement inopérant.	X	X	

### 5.3. Suspension

5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Ressort manquant. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.	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>2</sup>	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	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	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.4. Joints 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 ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté.		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	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage. Résistance insuffisante des pièces.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées. Conduites endommagées.	X	X	
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié: — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif 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.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation. Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9. Performance du moteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Chute probable.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé. Stabilité compromise.		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 et si symétrie. Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	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 (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	
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. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences <sup>1</sup> . Dépassement du nombre de sièges autorisé; disposition non conforme à la réception.	X	X	
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. Sécurité compromise.		X	X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	X	
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Plaque d'installation 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)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

## 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 pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.		X	X

### 8.2. Émissions à l'échappement

#### 8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.1.2. Émissions gazeuses	<p>— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (?): mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (?): mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables<sup>1</sup>. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		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>1</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 % (?) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		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.	<p>— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V <sup>(8)</sup>: mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI <sup>(9)</sup>: mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables<sup>1</sup>.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> ,  l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>2. Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				
		<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences<sup>1</sup> n'autorisent pas le recours à des 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>, ou</li> <li>— pour les véhicules indiqués dans les exigences<sup>1</sup> ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences<sup>1</sup>: 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup> ou 0,7<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup></li> </ul>		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 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 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>				

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	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.				
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques					
Interférences radio (X) <sup>2</sup>		Une des exigences applicables <sup>1</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 autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.  Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M <sub>2</sub> ET M <sub>3</sub>					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur de porte insuffisante.	X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X	X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque de blessures.	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Totalement inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Détériorés. Endommagés. Stabilité compromise.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
		c) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérant.	X	X	
9.9. Inscriptions (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Informations erronées.	X	X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences <sup>1</sup> concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X	X	
		e) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		b) Mauvais état. Stabilité compromise; risque de blessures.	X	X	
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque de blessures.	X	X	
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Sécurité de la conduite affectée.	X	X	

(<sup>1</sup>) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

(<sup>2</sup>) 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

(<sup>3</sup>) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991.

(<sup>4</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>5</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>6</sup>) Exemple: 2,5 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

(<sup>7</sup>) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

(<sup>8</sup>) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(<sup>9</sup>) Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(<sup>10</sup>) Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement, à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

(<sup>11</sup>) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

#### NOTES:

<sup>1</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 de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

<sup>2</sup> Le signe (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 technique.

<sup>3</sup> On entend par «modification présentant un risque» une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

## ANNEXE II

**CONTENU MINIMAL DU CERTIFICAT DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

Le certificat délivré à la suite d'un contrôle technique contient au moins les éléments suivants précédés des codes harmonisés correspondants de l'Union:

- 1) numéro d'identification du véhicule (numéro NIV ou numéro du châssis);
  - 2) numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule et symbole du pays d'immatriculation;
  - 3) lieu et date du contrôle;
  - 4) kilométrage au moment du contrôle, si disponible;
  - 5) catégorie du véhicule, si disponible;
  - 6) défaillances constatées, assorties de leur niveau de gravité;
  - 7) résultat du contrôle technique;
  - 8) date du prochain contrôle technique ou d'expiration du certificat en cours, si cette information n'est pas communiquée par d'autres moyens;
  - 9) nom de l'organisme ou du centre de contrôle et signature, ou identification, de l'inspecteur responsable;
  - 10) autres informations.
-

## ANNEXE III

**EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE****I. Installations et équipements**

Le contrôle technique réalisé conformément aux méthodes recommandées précisées à l'annexe I est effectué au moyen d'installations et d'équipements appropriés. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicules à contrôler décrites dans le tableau I. Les installations et les équipements comprennent au moins:

- 1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité;
- 2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré;
- 3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, d'afficher et d'enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes;
- 4) pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher;

ou

un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques;

- 5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
- 6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
- 8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:
  - a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
  - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
  - c) pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:
    - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
    - vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;

- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;
- 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
- 12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
- 13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
- 14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
- 15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

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

## II. Étalonnage des équipements de mesure

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

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

---

<sup>(1)</sup> Directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure (JO L 135 du 30.4.2004, p. 1).

Tableau I<sup>(1)</sup>

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																		
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocycles			1															
		L1e	E	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	E	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	E	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Véhicules destinés au transport de personnes																		

Équipement minimal requis pour le contrôle technique

Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Max. 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	E	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Véhicules destinés au transport de marchandises																		
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5																		
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Max. 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Équipement minimal requis pour le contrôle technique																		
Véhicules		Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I														
	Masse maximale			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5	E	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Remorques	Max. 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x	
	> 750 à 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x						x	

(<sup>1</sup>) Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

<sup>1</sup> E: essence (allumage commandé); D: diesel (allumage par compression).

## ANNEXE IV

**EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES COMPÉTENCES, LA FORMATION ET LA CERTIFICATION DES INSPECTEURS**

## 1. Compétences

Avant d'autoriser un candidat inspecteur à effectuer des contrôles techniques périodiques, les États membres ou les autorités compétentes vérifient que cette personne:

a) dispose de connaissances certifiées en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants:

- mécanique,
- dynamique,
- dynamique des véhicules,
- moteurs à combustion,
- matériaux et transformation des matériaux,
- électronique,
- électricité,
- composants électroniques des véhicules,
- applications informatiques;

b) dispose d'au moins trois ans d'expérience attestée ou d'un niveau équivalent tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés et d'une formation appropriée dans le domaine des véhicules routiers définis ci-dessus.

## 2. Formation initiale et continue

Les États membres ou les autorités compétentes n'autorisent les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques qu'après que ceux-ci ont suivi une formation initiale et continue appropriée ou réussi un examen approprié, portant sur des aspects théoriques et pratiques.

La formation initiale et continue ou l'examen approprié porte au moins sur les points suivants:

a) Formation initiale ou examen approprié

La formation initiale assurée par l'État membre ou par un centre de formation autorisé par l'État membre porte au moins sur les points suivants:

i) technique automobile:

- systèmes de freinage,
- systèmes de direction,
- champs de vision,
- installations et équipements d'éclairage, composants électroniques,
- essieux, roues et pneumatiques,
- châssis et carrosserie,
- nuisances et émissions,
- exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux;

- ii) méthodes d'essai;
- iii) appréciation des défaillances;
- iv) exigences légales applicables concernant l'état des véhicules en vue de leur réception;
- v) exigences légales applicables concernant le contrôle technique;
- vi) dispositions administratives relatives à la réception, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules;
- vii) applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration.

b) Formation continue ou examen approprié

Les États membres veillent à ce que les inspecteurs suivent chaque année une formation continue ou réussissent un examen approprié assurés ou établis par l'État membre ou par un centre de formation autorisé par l'État membre.

Les États membres veillent à ce que le contenu de la formation continue ou de l'examen approprié permette d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant le point a), i) à vii), ci-dessus.

3. Certificat de compétence

Le certificat ou un document équivalent délivré à un inspecteur autorisé à effectuer des contrôles techniques contient au moins les informations suivantes:

- identification de l'inspecteur (prénom, nom),
  - catégories de véhicules que l'inspecteur est autorisé à contrôler,
  - nom de l'autorité qui délivre le certificat,
  - date de délivrance.
-

## ANNEXE V

**ORGANES DE SURVEILLANCE**

Les règles et procédures concernant les organes de surveillance établis par les États membres conformément à l'article 14 couvrent les exigences minimales suivantes:

1. Tâches et activités des organes de surveillance

Les organes de surveillance remplissent au moins les tâches suivantes:

a) Surveillance des centres de contrôle:

- vérifier si les exigences minimales en matière de locaux et d'équipement sont respectées,
- vérifier les équipements obligatoires de l'entité autorisée.

b) Vérification de la formation et de l'examen des inspecteurs:

- vérifier la formation initiale des inspecteurs,
- vérifier la formation continue périodique des inspecteurs,
- assurer la formation continue périodique des évaluateurs de l'organe de surveillance,
- mener ou superviser les examens.

c) Audit:

- audit préalable du centre de contrôle avant son autorisation,
- audit périodique du centre de contrôle,
- audit extraordinaire en cas d'irrégularités,
- audit du centre de formation/d'examen.

d) Surveillance par le biais de mesures telles que les suivantes:

- revérification d'une proportion statistiquement significative de véhicules contrôlés,
- contrôle par client mystère (utilisation d'un véhicule défectueux optionnelle),
- analyse des résultats des contrôles techniques (méthodes statistiques),
- examen des réclamations,
- enquêtes sur les plaintes.

e) Validation des résultats de mesure des contrôles techniques.

f) Proposition de retrait ou de suspension de l'autorisation des centres de contrôle et/ou des inspecteurs:

- si le centre ou l'inspecteur concerné ne remplit pas des exigences importantes pour l'autorisation,
- si des irrégularités graves sont observées,
- si les résultats d'audit sont constamment négatifs,
- s'il y a une perte d'honorabilité de la part du centre ou de l'inspecteur en question.

## 2. Exigences applicables à l'organe de surveillance

Les exigences applicables au personnel employé par un organe de surveillance couvrent les domaines suivants:

- compétence technique,
- impartialité,
- normes de qualification et de formation.

## 3. Contenu des règles et procédures

Chaque État membre ou son autorité compétente établit les règles et procédures pertinentes qui contiennent au moins les éléments suivants:

### a) Exigences concernant l'autorisation et la surveillance des centres de contrôle:

- demande d'autorisation pour exploiter un centre de contrôle,
- responsabilités des centres de contrôle,
- visites préalables à l'autorisation ou visites destinées à vérifier que toutes les exigences sont respectées,
- autorisation des centres de contrôle,
- audit périodique des centres de contrôle,
- vérification périodique de la conformité permanente des centres de contrôle avec les règles et les procédures applicables,
- vérifications ou audits extraordinaires inopinés des centres de contrôle, sur la base d'observations factuelles,
- analyse des données des contrôles à titre de preuves de non-conformité avec les règles et les procédures applicables,
- retrait ou suspension des autorisations octroyées aux centres de contrôle.

### b) Inspecteurs des centres de contrôle:

- exigences à respecter pour devenir inspecteur certifié,
- formation initiale, formation continue et examens,
- retrait ou suspension de la certification des inspecteurs.

### c) Équipement et locaux:

- exigences applicables à l'équipement de contrôle,
- exigences applicables aux locaux de contrôle,
- exigences applicables à la signalisation,
- exigences applicables à l'entretien et à l'étalonnage des équipements de contrôle,
- exigences applicables aux systèmes informatiques.

### d) Organes de surveillance:

- pouvoirs des organes de surveillance,
  - exigences applicables au personnel des organes de surveillance,
  - réclamations et plaintes.
-

**DIRECTIVE 2014/46/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 3 avril 2014****portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules en exploitation sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement. Ce dispositif devrait comprendre un contrôle technique périodique des véhicules et un contrôle technique routier des véhicules destinés à des activités de transport routier commercial, de même qu'une procédure d'immatriculation des véhicules permettant la suspension de l'autorisation d'un véhicule à circuler sur la voie publique lorsque celui-ci constitue un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière.
- (2) L'immatriculation d'un véhicule prévoit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière de ce véhicule. La directive 1999/37/CE du Conseil <sup>(3)</sup> ne concerne que l'attribution d'une immatriculation aux véhicules. Néanmoins, il devrait être possible, en particulier dans les cas où l'utilisation du véhicule sur la voie publique est susceptible d'être à l'origine d'un risque en raison de son état technique, de suspendre temporairement l'autorisation de circulation de ce véhicule. Pour réduire les lourdeurs administratives liées à la suspension, il ne devrait pas être nécessaire de recommencer une nouvelle procédure d'immatriculation à la levée de la suspension.
- (3) Une obligation d'annuler à titre définitif l'immatriculation d'un véhicule notifié comme ayant été considéré comme hors d'usage au sens de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> devrait être introduite. Les États membres ont la possibilité de définir en droit national d'autres raisons d'annuler l'immatriculation d'un véhicule.
- (4) Même lorsque l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, il devrait être possible de conserver un dossier de cette immatriculation.
- (5) Afin de réduire les lourdeurs administratives et de faciliter l'échange d'informations entre États membres, les informations relatives aux véhicules devraient être enregistrées de manière électronique.
- (6) La présente directive ne devrait pas empêcher un État membre de considérer que l'ensemble des données électroniques détenues par ses autorités compétentes constitue la principale source d'informations sur un véhicule immatriculé sur son territoire. Les États membres devraient pouvoir recourir à des moyens électroniques interconnectés, comprenant les données des bases de données électroniques nationales pour faciliter l'échange d'informations.
- (7) Lorsque des défaillances critiques sont constatées lors d'un contrôle technique et que l'autorisation d'un véhicule à circuler sur la voie publique a été suspendue, ladite suspension devrait être enregistrée jusqu'à ce que le véhicule satisfasse de nouveau aux exigences du contrôle technique.

<sup>(1)</sup> JO C 44 du 15.2.2013, p. 128.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 11 mars 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 mars 2014.

<sup>(3)</sup> Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

<sup>(4)</sup> Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).

- (8) Aux fins de mise à jour des points II.4, deuxième tiret, et III.1.A.b) de l'annexe I et de l'annexe II de la directive 1999/37/CE en cas d'élargissement de l'Union, ainsi que de mise à jour de l'annexe I, point II.6, relative à des éléments non obligatoires en cas de modifications des définitions ou du contenu des certificats de conformité dans la législation relative à la réception par type des véhicules de l'Union en la matière, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (9) La directive 1999/37/CE devrait dès lors être modifiée en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Modifications de la directive 1999/37/CE**

La directive 1999/37/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1<sup>er</sup>, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«La présente directive s'applique aux documents d'immatriculation des véhicules délivrés par les États membres.»

- 2) À l'article 2, les points suivants sont ajoutés:

«e) "suspension": la période de temps limitée pendant laquelle un véhicule n'est pas autorisé par un État membre à circuler sur la voie publique, à l'issue de laquelle, à condition que les motifs de la suspension aient cessé de s'appliquer, le véhicule peut de nouveau être autorisé à circuler sans qu'une nouvelle procédure d'immatriculation soit nécessaire;

f) "annulation de l'immatriculation": l'annulation de l'autorisation de circuler sur la voie publique délivrée à un véhicule par un État membre.»

- 3) À l'article 3, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Les États membres enregistrent sur un support informatique les données concernant tous les véhicules immatriculés sur leur territoire. Ces données incluent:

- a) tous les éléments obligatoires conformément à l'annexe I, point II.5, ainsi que les éléments des points II.6 (j), (V.7) et (V.9) de ladite annexe, lorsque ces données sont disponibles;
- b) d'autres données non obligatoires énumérées à l'annexe I ou des données du certificat de conformité, telles que prévues par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (\*), si cela est possible;
- c) les résultats des contrôles techniques périodiques obligatoires conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil (\*\*), et la durée de validité du certificat de contrôle technique.

Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente directive est effectué conformément aux directives du Parlement européen et du Conseil 95/46/CE (\*\*\*) et 2002/58/CE (\*\*\*\*).

5. Les données techniques concernant les véhicules sont mises à la disposition des autorités compétentes ou des centres de contrôle aux fins du contrôle technique périodique. Les États membres peuvent limiter l'utilisation et la diffusion de ces données par les centres de contrôle afin d'éviter les abus.

---

(\*) 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).

(\*\*) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

(\*\*\*) Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

(\*\*\*\*) Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).»

4) L'article suivant est ajouté:

«Article 3 bis

1. Lorsque l'autorité compétente d'un État membre est informée que le contrôle technique périodique a révélé que l'autorisation d'utiliser un véhicule particulier sur la voie publique avait fait l'objet d'une suspension conformément à l'article 9 de la directive 2014/45/UE, cette suspension est enregistrée électroniquement et un contrôle technique supplémentaire est effectué.

La suspension est en vigueur jusqu'à ce que le véhicule satisfasse de nouveau aux exigences du contrôle technique. Lorsque les exigences du contrôle technique sont de nouveau satisfaites, l'autorité compétente autorise à nouveau sans délai l'utilisation du véhicule sur la voie publique. Aucune nouvelle procédure d'immatriculation n'est nécessaire.

Les États membres ou leurs autorités compétentes peuvent adopter des mesures pour faciliter un nouveau contrôle d'un véhicule dont l'autorisation de circuler sur la voie publique a été suspendue. Ces mesures peuvent inclure l'autorisation de circuler sur la voie publique entre un centre de réparation et un centre de contrôle aux fins d'un contrôle technique.

2. Les États membres peuvent autoriser le titulaire du certificat d'immatriculation à faire, auprès de l'autorité compétente, une demande de transfert de l'immatriculation au nouveau propriétaire du véhicule.

3. Lorsque l'autorité compétente d'un État membre est informée qu'un véhicule est considéré comme hors d'usage au sens de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil (\*), l'immatriculation dudit véhicule est annulée à titre définitif et cette information est ajoutée au fichier électronique.

---

(\*) Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).»

5) À l'article 5, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 4, et de l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2014/45/UE, les États membres reconnaissent, en principe, la durée de validité du certificat de contrôle technique dans le cas où la propriété du véhicule – qui a une preuve valable de contrôle technique périodique – change.»

6) Les articles 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 6

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 7, afin de modifier:

- les points II.4, deuxième tiret, et III.1.A.b), de l'annexe I et de l'annexe II, en cas d'élargissement de l'Union,
- l'annexe 1, point II.6, relative à des éléments non obligatoires en cas de modifications des définitions ou du contenu des certificats de conformité dans la législation relative à la réception par type des véhicules de l'Union en la matière.

#### Article 7

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 19 mai 2014. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 6 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation du pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

7) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

#### «Article 9

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils peuvent échanger des informations sur un plan bilatéral ou multilatéral afin notamment de vérifier, avant toute immatriculation d'un véhicule, la situation légale de celui-ci, le cas échéant, dans l'État membre où il était immatriculé précédemment. Cette vérification peut notamment impliquer le recours à des moyens électroniques interconnectés, comprenant les données des bases de données électroniques nationales pour faciliter l'échange des informations.»

8) À l'annexe I, point II.6, le texte suivant est ajouté:

«X) la preuve d'un passage concluant au contrôle technique, la date du prochain contrôle technique ou d'expiration du certificat en cours.»

#### Article 2

##### Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 20 mai 2017, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à compter du 20 mai 2018.

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 essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

*Article 4***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2014.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

D. KOURKOULAS

---

**DIRECTIVE 2014/47/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 3 avril 2014****relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission a défini un objectif de «sécurité totale», en vertu duquel l'Union devrait, d'ici à 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. En vue d'atteindre cet objectif, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité de transports routiers.
- (2) Dans sa communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission a proposé de réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques et a identifié des actions en faveur de véhicules plus sûrs, une stratégie visant à réduire le nombre des blessés et des mesures visant à améliorer la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes.
- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large visant à garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques des véhicules et des contrôles techniques routiers des véhicules destinés à des activités de transport routier commercial, ainsi qu'une procédure d'immatriculation des véhicules permettant de suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique dès lors que le véhicule constitue un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière. Les contrôles périodiques devraient constituer l'instrument principal pour garantir le bon état des véhicules. Il convient que les contrôles routiers des véhicules utilitaires soient uniquement complémentaires des contrôles périodiques.
- (4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules, ainsi que de caractéristiques sur le plan environnemental, ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles techniques routiers inopinés, à ce que les véhicules restent aptes à circuler.
- (5) Les contrôles techniques routiers jouent un rôle essentiel pour maintenir les véhicules utilitaires à un niveau élevé de conformité technique tout au long de leur exploitation. Ces contrôles contribuent non seulement à améliorer la sécurité routière et à réduire les émissions produites par les véhicules, mais également à éviter qu'une concurrence déloyale se développe dans le secteur du transport routier en raison de la tolérance d'écarts entre les niveaux de contrôle pratiqués dans les États membres.

<sup>(1)</sup> JO C 44 du 15.2.2013, p. 128.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 11 mars 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 mars 2014.

- (6) Le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> a créé le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). ERRU permet l'interconnexion des registres électroniques nationaux des entreprises de transport dans toute l'Union, dans le respect des règles de l'Union relatives à la protection des données à caractère personnel. L'utilisation de ce système, administré par l'autorité compétente de chaque État membre, facilite la coopération entre les États membres.
- (7) La présente directive devrait s'appliquer à certains véhicules utilitaires dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h et relevant des catégories définies par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>. Elle ne devrait toutefois pas empêcher les États membres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la présente directive, ni de vérifier d'autres aspects du transport routier, notamment les questions liées aux durées de conduite et aux temps de repos, ou le transport de marchandises dangereuses.
- (8) Les tracteurs à roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont de plus en plus utilisés à la place des camions dans les activités de transport local et pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales. Le risque qu'ils sont susceptibles de présenter est comparable à celui des camions et, par conséquent, les véhicules appartenant à cette catégorie, qui sont principalement utilisés sur la voie publique, devraient être soumis aux mêmes contrôles techniques routiers que les camions.
- (9) Les rapports sur l'application de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> montrent clairement l'importance des contrôles techniques routiers. Au cours de la période 2009-2010, plus de 350 000 véhicules soumis à des contrôles techniques routiers dans l'ensemble de l'Union ont été déclarés dans un état qui a requis leur immobilisation. Ces rapports mettent également en avant des différences très sensibles entre les résultats des contrôles effectués dans les différents États membres. Au cours de la période 2009-2010, la proportion de l'ensemble des véhicules contrôlés sur lesquels certaines défaillances ont été constatées variait de 2,1 à 48,3 % selon l'État membre. Enfin, ces rapports révèlent que le nombre de contrôles techniques routiers effectués varie significativement d'un État membre à l'autre. Pour parvenir à un meilleur équilibre, les États membres devraient s'engager à réaliser un nombre approprié de contrôles, en proportion du nombre de véhicules utilitaires immatriculés et/ou circulant sur leur territoire.
- (10) Les camionnettes, telles que les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, et leurs remorques ne sont pas soumis aux mêmes exigences de sécurité routière applicables à l'échelle de l'Union que les véhicules lourds, telles que les règles relatives à la durée de conduite, à la formation des conducteurs professionnels ou à l'installation de limiteurs de vitesse. Bien que les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive, ils devraient être pris en compte par les États membres dans leur stratégie générale de sécurité routière et de contrôles routiers.
- (11) Pour éviter des formalités et des charges administratives inutiles et améliorer l'efficacité des contrôles, il devrait être possible pour les autorités nationales compétentes d'opter pour la sélection prioritaire des véhicules exploités par des entreprises ne satisfaisant pas aux normes de sécurité routière et de protection de l'environnement, tandis que les véhicules correctement entretenus, exploités par des transporteurs responsables et attentifs à la sécurité, devraient bénéficier de contrôles moins fréquents. La sélection des véhicules destinés à faire l'objet de contrôles routiers sur la base du profil de risque des exploitants pourrait s'avérer être un instrument utile à la réalisation de contrôles plus pointus et plus fréquents des entreprises à risque.
- (12) Il convient que les contrôles routiers s'appuient sur un système de classification par niveau de risque. Le règlement (CE) n° 1071/2009 impose aux États membres d'étendre le système de classification des risques mis en place en application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> concernant la mise en œuvre des règles applicables à la durée de conduite et au temps de repos à d'autres domaines précis se rapportant au transport

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

routier, y compris le contrôle technique des véhicules utilitaires. Par conséquent, les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances constatées sur les véhicules devraient être introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE. Les États membres devraient pouvoir arrêter les modalités techniques et administratives de fonctionnement de ces systèmes. Il convient que l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque utilisés dans l'Union fassent l'objet d'une analyse plus approfondie.

- (13) Le titulaire du certificat d'immatriculation et, le cas échéant, l'exploitant du véhicule devraient être tenus de veiller à ce que le véhicule soit apte à circuler.
- (14) Les inspecteurs devraient procéder aux contrôles techniques routiers en toute indépendance et rendre leur décision sans qu'il y ait conflit d'intérêt, y compris de nature économique ou personnelle, notamment à l'égard du conducteur, de l'exploitant ou du titulaire du certificat d'immatriculation, susceptible de nuire à l'impartialité et à l'objectivité de leur décision. Il ne devrait dès lors pas y avoir de lien direct entre la rémunération des inspecteurs et les résultats des contrôles techniques routiers. Cela n'empêche pas les États membres d'autoriser un organisme privé à procéder à la fois à des contrôles techniques routiers approfondis et à des réparations de véhicules, même sur le même véhicule.
- (15) Les contrôles techniques routiers devraient consister en des contrôles initiaux, suivis, si nécessaire, de contrôles approfondis. Dans les deux cas, ils devraient porter sur les parties et les systèmes pertinents du véhicule. Pour harmoniser les contrôles approfondis à l'échelle de l'Union, il convient de définir des méthodes de contrôle recommandées et de fournir des exemples de défaillances, classées en catégories en fonction de leur gravité, pour chaque point à contrôler.
- (16) L'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. L'arrimage devrait dès lors être tel qu'il résiste aux accélérations subies lors de l'utilisation du véhicule sur la voie publique. Pour des raisons pratiques, les forces massiques résultant de ces accélérations devraient être utilisées comme des valeurs limites, sur la base de normes européennes. Il convient que le personnel procédant aux contrôles de l'arrimage soit dûment formé.
- (17) Il incombe à toutes les parties associées au processus logistique, y compris les conditionneurs, les chargeurs, les entreprises de transport, les exploitants et les conducteurs, de s'assurer que le chargement est convenablement conditionné et chargé à bord d'un véhicule approprié.
- (18) Dans plusieurs États membres, les rapports de contrôles techniques routiers sont élaborés par voie électronique. Dans ce cas, une copie du rapport devrait être fournie au conducteur. Toutes les données et informations recueillies à l'occasion des contrôles techniques routiers devraient être centralisées au niveau national dans une base de données commune de l'État membre concerné afin que les données puissent être facilement traitées et que les informations pertinentes puissent être transférées sans contraintes administratives supplémentaires.
- (19) Pour réduire les contraintes administratives imposées aux autorités chargées des contrôles, il convient que les rapports des contrôles techniques routiers initiaux, notamment sur des véhicules immatriculés dans des pays tiers, ne contiennent que des informations essentielles, l'objectif étant d'enregistrer la réalisation d'un contrôle de ce type sur un véhicule donné et le résultat de ce contrôle. Un rapport circonstancié ne devrait s'imposer qu'en cas de contrôle approfondi à la suite d'un contrôle initial.
- (20) Il convient que la Commission étudie la possibilité de combiner le rapport type figurant à l'annexe IV avec les autres rapports.
- (21) Le recours à des unités de contrôle mobile permet de réduire les délais et les coûts pour les exploitants, puisque des contrôles approfondis peuvent être réalisés directement sur le bord de la route. Les centres de contrôle et les installations de contrôle routier désignées les plus proches peuvent également être utilisés pour effectuer des contrôles approfondis.

- (22) Il convient que le personnel procédant aux contrôles techniques routiers soit dûment formé ou qualifié, notamment pour procéder aux contrôles visuels efficacement. Les inspecteurs chargés d'effectuer les contrôles techniques routiers approfondis devraient au moins avoir les mêmes compétences et répondre aux mêmes exigences que ceux qui sont chargés de réaliser les contrôles techniques en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>. Les États membres devraient prévoir que les inspecteurs qui procèdent à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile satisfont aux exigences précitées ou à des exigences équivalentes approuvées par l'autorité compétente.
- (23) Pour atténuer les coûts résultant de l'utilisation d'équipements techniques aux fins des contrôles routiers approfondis, il convient que les États membres puissent imposer un paiement lorsque des défaillances sont constatées. Il convient que le montant de ce paiement soit raisonnable et proportionné.
- (24) La coopération et l'échange des bonnes pratiques entre les États membres sont essentiels pour parvenir à un système plus harmonisé de contrôles techniques routiers dans l'ensemble de l'Union. Dès lors, les États membres devraient collaborer plus étroitement, y compris dans le cadre d'activités opérationnelles, dans la mesure du possible. Cette coopération devrait comprendre l'organisation périodique de contrôles techniques routiers concertés.
- (25) Pour garantir un échange d'informations efficace entre les États membres, il devrait exister dans chaque État membre un point de contact chargé d'assurer la liaison avec les autres autorités compétentes concernées. Ce point de contact devrait également élaborer les statistiques nécessaires. En outre, il convient que les États membres mettent en œuvre une stratégie nationale cohérente pour l'application sur leur territoire et puissent désigner un organisme chargé de coordonner cette mise en œuvre. Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient définir des procédures fixant les délais et la teneur des informations à communiquer.
- (26) Il convient que les points de contact soient désignés dans le respect des dispositions constitutionnelles et du niveau de compétences qui en découle.
- (27) Pour assurer le suivi du dispositif de contrôle routier mis en place dans l'Union, les États membres devraient communiquer à la Commission, avant le 31 mars 2021 et, par la suite, tous les deux ans, avant le 31 mars, les résultats des contrôles techniques routiers effectués. La Commission devrait transmettre les données recueillies au Parlement européen et au Conseil.
- (28) Afin de réduire au minimum les pertes de temps pour les entreprises et les conducteurs et d'augmenter l'efficacité globale des contrôles routiers, il convient d'encourager la réalisation de contrôles techniques routiers, parallèlement à des vérifications de la conformité avec la législation sociale dans le secteur du transport routier, en particulier le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, la directive 2006/22/CE et le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil <sup>(3)</sup>.
- (29) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions de la présente directive et qu'ils veillent à ce que ces règles soient effectivement appliquées. Ces sanctions devraient avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. Il convient que les États membres prévoient, notamment, les mesures à prendre lorsqu'un conducteur ou un exploitant refuse de coopérer avec l'inspecteur et en cas d'utilisation non autorisée d'un véhicule présentant des défaillances critiques.
- (30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (voir page 51 du présent Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (31) Il convient que la Commission n'adopte pas les actes d'exécution concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques aux points de contact de l'État membre d'immatriculation, ainsi que les procédures prévoyant le format des informations collectées par les États membres et destinées à être communiquées à la Commission concernant les véhicules contrôlés, dès lors que le comité institué en application de la présente directive n'émet pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (32) Aux fins de la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, et de l'annexe IV, point 6, sans préjudice du champ d'application de la présente directive, de la mise à jour de l'annexe II, point 2, en ce qui concerne les méthodes, et de l'adaptation de l'annexe II, point 2, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances et l'évaluation des défaillances, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis au Parlement européen et au Conseil simultanément, en temps utile et de façon appropriée.
- (33) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques routiers effectués sur des véhicules circulant dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (34) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (35) La présente directive renforce le dispositif de contrôles techniques routiers existant, actualise les exigences techniques de la directive 2000/30/CE et intègre les règles énoncées dans la recommandation 2010/379/UE de la Commission <sup>(1)</sup>. Il y a lieu, en conséquence, d'abroger la directive 2000/30/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## CHAPITRE I

### OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

#### *Article premier*

#### **Objet**

Afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'incidence sur l'environnement, la présente directive établit les exigences minimales d'un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire des États membres.

#### *Article 2*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux véhicules utilitaires ayant une vitesse par construction supérieure à 25 km/h et relevant des catégories suivantes, telles que définies par la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et par la directive 2007/46/CE:

- a) véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises — catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>;

<sup>(1)</sup> Recommandation 2010/379/UE 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 (JO L 173 du 8.7.2010, p. 97).

<sup>(2)</sup> Directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE (JO L 171 du 9.7.2003, p. 1).

- b) véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>;
- c) remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>;
- d) tracteurs à roues de la catégorie T5, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales, et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

2. La présente directive n'affecte pas le droit des États membres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés par la présente directive, tels que les véhicules utilitaires légers, ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes de la catégorie N<sub>1</sub>, et de contrôler d'autres aspects du transport par route et de la sécurité routière, ou d'effectuer des contrôles ailleurs que sur la voie publique. Aucune disposition de la présente directive n'empêche un État membre de limiter l'utilisation d'un type donné de véhicule à certaines parties de son réseau routier pour des raisons de sécurité routière.

### Article 3

#### Définitions

Aux seules fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «véhicule»: tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;
- 2) «véhicule à moteur»: tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- 3) «remorque»: tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 4) «semi-remorque»: toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur;
- 5) «chargement»: toutes les marchandises qui ont vocation à être normalement placées dans le véhicule ou sur la partie de celui-ci conçue pour transporter une charge, sans y être fixées de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs;
- 6) «véhicule utilitaire»: un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles;
- 7) «véhicule immatriculé dans un État membre»: un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;
- 8) «titulaire du certificat d'immatriculation»: la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 9) «entreprise»: une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009;
- 10) «contrôle technique routier»: le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes d'un État membre ou sous leur surveillance directe;

- 11) «voie publique»: toute voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale;
- 12) «contrôle technique»: un contrôle au sens de l'article 3, point 9, de la directive 2014/45/UE;
- 13) «certificat de contrôle technique»: un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle et contenant les résultats du contrôle technique;
- 14) «autorité compétente»: l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;
- 15) «inspecteur»: une personne autorisée par un État membre ou par son autorité compétente à réaliser des contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis;
- 16) «défaillances»: les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;
- 17) «contrôle routier concerté»: un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres;
- 18) «exploitant»: une personne physique ou morale qui exploite le véhicule en tant que propriétaire ou qui est autorisée à exploiter le véhicule par son propriétaire;
- 19) «unité de contrôle mobile»: un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs ayant les compétences requises pour effectuer des contrôles routiers approfondis;
- 20) «installation de contrôle routier désignée»: un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent.

## CHAPITRE II

### SYSTÈME DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER ET OBLIGATIONS GÉNÉRALES

#### Article 4

#### **Système de contrôle routier**

Le système de contrôle technique routier comprend les contrôles techniques routiers initiaux visés à l'article 10, paragraphe 1, et les contrôles techniques routiers approfondis visés à l'article 10, paragraphe 2.

#### Article 5

#### **Pourcentage de véhicules soumis au contrôle**

1. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), b) et c), le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile correspond au moins à 5 % du nombre total de ces véhicules immatriculés dans les États membres.
2. Chaque État membre s'efforce de réaliser un nombre approprié de contrôles techniques routiers initiaux, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son territoire.
3. Les informations sur les véhicules contrôlés sont communiquées à la Commission conformément à l'article 20, paragraphe 1.

*Article 6***Système de classification par niveau de risque**

Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), b) et c), les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances décrites à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III et constatées sur les véhicules exploités par des entreprises soient introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE. Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les États membres peuvent utiliser les critères énoncés à l'annexe I. Ces informations sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé. Le système de classification par niveau de risque est administré par les autorités compétentes des États membres.

Aux fins de l'application du premier alinéa, l'État membre d'immatriculation utilise les informations reçues des autres États membres en vertu de l'article 18, paragraphe 1.

Les États membres peuvent autoriser des contrôles techniques volontaires complémentaires. Les informations sur la conformité avec les exigences techniques obtenues dans le cadre des contrôles volontaires peuvent être prises en compte pour améliorer le profil de risque d'une entreprise.

*Article 7***Responsabilités**

1. Les États membres imposent que le certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique périodique, une copie de celui-ci ou, en cas de certificat électronique, une version imprimée certifiée ou l'original imprimé de celui-ci et le rapport du dernier contrôle technique routier soient conservés à bord du véhicule lorsqu'ils sont disponibles. Les États membres peuvent autoriser leurs autorités à accepter des preuves électroniques de ces contrôles lorsque ces informations sont accessibles.
2. Les États membres imposent que l'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci coopèrent avec les inspecteurs et leur donnent accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.
3. Les États membres veillent à ce que les responsabilités de l'entreprise pour ce qui est de maintenir les véhicules en condition de sécurité et techniquement aptes à circuler soient définies, sans préjudice des responsabilités des conducteurs de ces véhicules.

*Article 8***Inspecteurs**

1. Les inspecteurs s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et qu'ils procèdent audit contrôle.
2. Lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur est libre de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision.
3. La rémunération des inspecteurs n'est pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.
4. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues à l'article 13 et à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE. Les États membres peuvent prévoir que les inspecteurs qui procèdent à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile doivent satisfaire aux exigences précitées ou à des exigences équivalentes approuvées par l'autorité compétente.

## CHAPITRE III

## PROCÉDURES DE CONTRÔLE

## Article 9

**Sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial**

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, les inspecteurs peuvent sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé visées dans la directive 2006/22/CE. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

## Article 10

**Nature des contrôles techniques routiers et méthodes employées**

1. Les États membres veillent à ce que les véhicules sélectionnés conformément à l'article 9 fassent l'objet d'un contrôle technique routier initial.

Lors de chaque contrôle technique routier initial, l'inspecteur:

- a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord, ou les preuves électroniques de ces contrôles conformément à l'article 7, paragraphe 1;
- b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule;
- c) peut procéder à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 13;
- d) peut procéder à des vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 14, paragraphe 1.

Si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, l'inspecteur vérifie si elles ont ou non été corrigées.

2. En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier approfondi.

3. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe II jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

4. Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, l'inspecteur ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste.

## Article 11

**Installations de contrôle**

1. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle, visé dans la directive 2014/45/UE.

2. Lorsque les contrôles approfondis doivent être effectués dans un centre de contrôle ou une installation de contrôle routier désignée, ils le sont dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

#### Article 12

##### Appréciation des défaillances

1. Pour chaque point à contrôler, l'annexe II contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité, à utiliser lors des contrôles techniques routiers.

2. Les défaillances constatées à l'occasion du contrôle technique routier des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- a) défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures;
- b) défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes;
- c) défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

3. Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées au paragraphe 2 est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler tels que définis dans le cadre du contrôle technique routier visé à l'annexe II, point 1, peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

#### Article 13

##### Contrôle de l'arrimage du chargement

1. Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe III, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement. Les vérifications peuvent être réalisées afin de s'assurer qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte:

- la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales et
- les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) <sup>(1)</sup>, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage peuvent être effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes figurant à l'annexe III, section I. La version la plus récente des normes figurant à l'annexe III, section I, point 5, peut être utilisée.

<sup>(1)</sup> Transposé par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13), modifiée, entre autres, par la directive 2012/45/UE de la Commission (JO L 332 du 4.12.2012, p. 18).

3. Les procédures de suivi visées à l'article 14 peuvent également s'appliquer en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.
4. Les États membres prévoient que le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement est dûment formé à cet effet.

#### Article 14

##### **Suivi en cas de défaillances majeures ou critiques**

1. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres prévoient que toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi soit corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.
2. L'inspecteur peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné, si le véhicule est immatriculé dans l'État membre où le contrôle technique routier a lieu. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, l'autorité compétente peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact visés à l'article 17, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule, conformément à la procédure décrite à l'article 18, paragraphe 2. Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union, les États membres peuvent décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.
3. Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'État membre ou l'autorité compétente concernée prévoit que l'utilisation du véhicule en question est restreinte ou interdite tant que cette défaillance n'a pas été corrigée. La conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'État membre ou l'autorité compétente concernée peut décider des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

#### Article 15

##### **Redevance**

Lorsque des défaillances sont détectées à la suite d'un contrôle approfondi, les États membres peuvent exiger le paiement d'une redevance d'un montant raisonnable et proportionné qui soit en rapport avec le coût de ce contrôle.

#### Article 16

##### **Rapport de contrôle et bases de données relatives aux contrôles techniques routiers**

1. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées à l'autorité compétente:
  - a) le pays d'immatriculation du véhicule;
  - b) la catégorie du véhicule;
  - c) le résultat du contrôle technique routier initial.
2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IV. Les États membres veillent à ce qu'une copie du rapport de contrôle soit remise au conducteur.
3. L'inspecteur communique dans un délai raisonnable à l'autorité compétente les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'autorité compétente conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

## CHAPITRE IV

**COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS***Article 17***Désignation d'un point de contact**

1. Chaque État membre désigne un point de contact qui:
  - assure la coordination avec les points de contact désignés par les autres États membres en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 18,
  - transmet à la Commission les données visées à l'article 20,
  - assure, le cas échéant, tout autre échange d'informations et assiste les points de contact des autres États membres.
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national au plus tard le 20 mai 2015 et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

*Article 18***Coopération entre les États membres**

1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe IV et est transmise de préférence au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009. La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques au point de contact de l'État membre d'immatriculation, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.
2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule, le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé peut demander, par l'intermédiaire du point de contact dudit État membre, à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé de prendre des mesures de suivi appropriées, telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique, comme prévu à l'article 14.

*Article 19***Contrôles techniques routiers concertés**

Chaque année, les États membres organisent régulièrement des activités de contrôle routier concertées. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE.

*Article 20***Transmission d'informations à la Commission**

1. Avant le 31 mars 2021 et, par la suite, avant le 31 mars, tous les deux ans, les États membres transmettent à la Commission par voie électronique les données collectées concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire au cours des deux dernières années civiles. Les données reprennent les renseignements suivants:
  - a) le nombre de véhicules contrôlés;
  - b) la catégorie des véhicules contrôlés;
  - c) le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé;

d) pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe IV, point 10.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

2. La Commission adopte des règles détaillées, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2, concernant le format dans lequel les données décrites au paragraphe 1 doivent être transmises par voie électronique. Dans l'attente de ces règles, c'est le formulaire type d'établissement des rapports fourni à l'annexe V qui est utilisé.

La Commission transmet les données ainsi recueillies au Parlement européen et au Conseil.

## CHAPITRE V

### ACTES délégués et ACTES d'exécution

#### Article 21

#### Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 22, en ce qui concerne:

- la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, et de l'annexe IV, point 6, afin de tenir compte des changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation visée audit article, sans préjudice du champ d'application de la présente directive,
- la mise à jour de l'annexe II, point 2, lorsque des méthodes de contrôle plus efficaces et plus performantes deviennent disponibles, sans étendre la liste des points à contrôler,
- l'adaptation de l'annexe II, point 2, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances et l'évaluation des défaillances en cas de modification des exigences obligatoires applicables à la réception par type dans la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement.

#### Article 22

#### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. La délégation de pouvoir prévue à l'article 21 est conférée à la Commission pour une durée de cinq ans à compter du 19 mai 2014. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation au plus tard trois mois avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 21 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 21 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 23***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité du contrôle technique visé à la directive 2014/45/UE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

## CHAPITRE VI

**DISPOSITIONS FINALES***Article 24***Établissement de rapports**

1. Au plus tard le 20 mai 2016, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application et les effets de la présente directive. Le rapport analyse, notamment, les effets sur la sécurité routière et les coûts et avantages d'une inclusion des catégories N<sub>1</sub> et O<sub>2</sub> dans le champ d'application de la présente directive.
2. Au plus tard le 20 mai 2022, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application et les effets de la présente directive, en particulier en ce qui concerne l'efficacité et l'harmonisation des systèmes de classification par niveau de risque, notamment pour ce qui est de la définition d'un profil de risque permettant de comparer les différentes entreprises concernées. Ce rapport est assorti d'une étude d'impact exhaustive évaluant les coûts et les avantages dans l'ensemble de l'Union. L'étude d'impact est mise à la disposition du Parlement européen et du Conseil au moins six mois avant toute proposition législative qui, le cas échéant, viserait à inclure de nouvelles catégories dans le champ d'application de la présente directive.

*Article 25***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

*Article 26***Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 20 mai 2017, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 20 mai 2018.

Ils appliquent les dispositions relatives au système de classification par niveau de risque visé à l'article 6 de la présente directive à partir du 20 mai 2019.

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 essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 27***Abrogation**

La directive 2000/30/CE est abrogée à compter du 20 mai 2018.

*Article 28***Entrée en vigueur**

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

*Article 29***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2014.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

D. KOURKOULAS

---

## ANNEXE I

**COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION PAR NIVEAU DE RISQUE**

Le système de classification par niveau de risque constitue la base d'une sélection fine des véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en ce qui concerne l'entretien des véhicules et le respect des exigences techniques. Il prend en considération les résultats tant des contrôles techniques périodiques que des contrôles techniques routiers.

Le système de classification par niveau de risque se fonde sur les paramètres suivants pour déterminer le niveau de risque que présente une entreprise concernée:

- nombre de défaillances,
- gravité des défaillances,
- nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires,
- facteur temps.

1. Les défaillances sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- Défaillance critique = 40,
- Défaillance majeure = 10,
- Défaillance mineure = 1.

2. On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défaillances) plus «anciens» par rapport aux résultats (défaillances) plus «récents»:

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3,
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2,
- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3. La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

$D_{Yi}$  = nombre total de défauts pour l'année 1, 2, 3

$D_{Y1}$  = ( $\#DD \times 40$ ) + ( $\#MaD \times 10$ ) + ( $\#MiD \times 1$ ) pour l'année 1

$\#...$  = nombre de ...

DD = défaillances critiques

MaD = défaillances majeures

MiD = défaillances mineures

C = vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel

#... = nombre de ...

DD = défaillances critiques

MaD = défaillances majeures

MiD = défaillances mineures

C = vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires)

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

— < 30 % risque faible

— 30 %-80 % risque moyen

— > 80 % risque élevé

---

## ANNEXE II

## ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

## 1. ASPECTS CONTRÔLÉS

- 0) Identification du véhicule
- 1) Équipement de freinage
- 2) Direction
- 3) Visibilité
- 4) Éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) Essieux, roues, pneumatiques et suspension
- 6) Châssis et accessoires du châssis
- 7) Équipements divers
- 8) Nuisances
- 9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>

## 2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un E.

Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un + E.

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

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau 1, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes.

Les «causes de la défaillance» 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 la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

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

Le texte devrait couvrir les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents, en prenant en compte en particulier la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

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

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences <sup>1)</sup> )	Contrôle visuel	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel	a) Manquant ou introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X	
		b) Usure fortement avancée ou jeu.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.  Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.		X	X
		b) Dégagement du frein rendu difficile.  Fonctionnalité réduite.	X		
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. 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 insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).  Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	X
		b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e) Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.  Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
		Faible pression non détectable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d) Mauvais fonctionnement.		X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant.		X	
		b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X		
				X	
		c) Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
	e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X		
1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		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. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X		
				X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein touché.		X	X
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a) Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Purgeur inopérant.		X	
		c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b) Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant. Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X
		c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. Pas de liquide de frein visible.	X	X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f) Témoin du liquide de frein 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	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).  Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).		X	X
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.  Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d) Conduites mal placées.  Risques d'endommagement.	X	X	
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.  Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.	X	X	
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).  Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).		X	X
		d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.  Câble altéré.		X	X
		e) Flexibles poreux.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a) Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).  Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).		X	X
		b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).  Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a) Tambour ou disque usé.  Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).  Performances de freinage fortement réduites.		X	X
		c) Absence de tambour ou de disque.			X
		d) Flasque mal fixé.		X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Câbles endommagés, flambage.  Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.  Performances de freinage réduites.		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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
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, si possible.	f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	
		a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X	
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante (si requise).			X
		e) Plaque signalétique manquante.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		f) Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b) Levier défectueux.		X	
		c) Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b) Système manifestation défectueux ou manquant.		X	
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	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.  Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel.  Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d) Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> .  Performances de freinage réduites.		X	X
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	Manquantes.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
		Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		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.		X	
		L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur <sup>(1)</sup>	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(2)</sup> :  catégories M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup>  catégorie N <sub>1</sub> : 45 %  catégories N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup>  catégories O <sub>3</sub> et O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup>  Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.		X	
					X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.  Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		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.  L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.		X	X
		c) Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
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 % (°) de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.  Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.  Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.  Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		X	X
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte 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	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d) Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X
2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
2.1.1. État de la direction					
2.1.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		c) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d) Manque d'étanchéité. Formation de gouttes.		X	X
2.1.2. Fixation du boîtier de direction					
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier touchée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.1.3. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes.  Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b) Usure excessive des articulations.  Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou déformation d'un élément.  Fonctionnalité touchée.		X	X
		d) Absence de dispositifs de verrouillage.		X	
		e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Fonctionnalité touchée.		X	X
		g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.  Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).  Réservoir insuffisant.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.		X	X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.		X	X
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X

## 2.2. Volant, colonne et guidon

2.2.1. État du volant de direction	Les roues sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		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.  Risque très grave de détachement.		X	X
		e) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .			X
2.3. Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant 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>1</sup> .  Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Défaut manifeste d'alignement.  Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément légèrement endommagé.  Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b) Jeu excessif.  Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mauvaise fixation.  Fixations gravement affectées.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
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 (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>1</sup> (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>1</sup> (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).  Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.	X		
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.  Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.	X		
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		b) Balai d'essuie-glace défectueux.  Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.	X		
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).  Lave-glace inopérant.	X		
3.6. Système de désembuage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		
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 (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).  Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X		
				X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).  Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		b) Mauvais montage de la source lumineuse.			
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps).  Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c) Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	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)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.  Si lampes à décharge gazeuse.	X		
				X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.					
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .  Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X		X
		b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.  Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X		X
4.3. Feux stop					
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).  Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.  Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).  Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu.  Très grand risque de chute.	X		
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .  Fonctionnement retardé.  Totalement inopérante.	X		
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X		
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).  Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X		
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).  Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X		
		c) Mauvaise fixation du feu.  Très grand risque de chute.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .  Totalemment inopérante.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> (plus de 25 % de différence).	X		
4.5. Feux de brouillard avant et arrière					
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).  Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).  Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu.  Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5.2 Réglage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).  Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .  Inopérante.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.5.4. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.6.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X		X
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.7.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.8. Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptré défectueux ou endommagé. Catadioptré touché	X		
		b) Mauvaise fixation du catadioptré. Risque de chute.		X	
4.8.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.		X	X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage					
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositif inopérant.  Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X		X
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X		X
		b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X		X
		c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.  Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a) Mauvaise fixation du câblage.  Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.  Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b) Câblage légèrement détérioré.  Câblage gravement détérioré.  Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c) Isolation endommagée ou détériorée.  Risque de court-circuit.  Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Feu émetteur/rélecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.  Très grand risque de chute.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation; risque de court-circuit.	X		
		b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	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 (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1.2. Porte-fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		d) Jeu de la fusée dans l'essieu.  Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X
5.1.3. Roulements de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue.  Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué.  Risque de surchauffe; risque de destruction.		X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.  Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé.  Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b) Mauvais placement des frettes de jante.  Risque de détachement.		X	X
		c) Roue gravement déformée ou usée.  La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière.  Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		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.  Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.  La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	X
		f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).  Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .  Couche de protection de la corde affectée.		X	X
5.3. Suspension					
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.  Jeu visible, fixations très mal attachées.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu.  Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c) Ressort manquant.  Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.  Amortisseur mal fixé.	X		
		b) Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		c) Amortisseur manquant.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.  Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.  Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X
		c) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
5.3.4. Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.  Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré.  Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	X	X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable.			X
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.  Fonctionnalité du système gravement touchée.		X	X
		c) Fuite audible dans le système.		X	
		d) Modification présentant un risque.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.  Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.  Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.  Résistance insuffisante des pièces.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	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.  Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X
		b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.  Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c) Conduites abrasées.  Conduites endommagées.	X		
		d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			X
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.  Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X	X
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable.	X		
		b) Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c) Roue de secours mal attachée au support.  Très grand risque de chute.		X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).  Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b) Usure excessive d'un élément.  Limite d'usure dépassée.		X	X
		c) Mauvaise fixation.  Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.		X	X
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.  Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X		X
		g) Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires).  Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).		X	X
		h) Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.  Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X
		b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.  Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.  Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		d) Raccords flexibles détériorés.  Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée.  Très grand risque de jeu ou de fissure.		X	X
		g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.  Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	X	X	
		h) Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.  Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1.9 Performance du moteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X	
		b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2. Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.  Risque de chute.		X	X
		b) Montant mal fixé.  Stabilité altérée.		X	X
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.  Risque pour la santé des passagers.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.		X	X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	a) Châssis ou cabine mal fixé.  Stabilité altérée.		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 et si symétrie.  Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X	X
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.  Stabilité altérée.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel.	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 (portes coulissantes).  Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.  Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.	X	X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.  Stabilité insuffisante.		X	X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse.  Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.  Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).  Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.	X	X	
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.  Sécurité compromise.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. Risque de blessures; risque de chute.	X	X	
		b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections). Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).	X	X	
		c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	X	
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension.	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).	X		X
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X		
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemment inopérant.	X		X
		b) Commande mal fixée.	X		
		c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Manquant (si exigé).	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totalemment inopérant.	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalemment dépourvu d'éclairage.	X		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation 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) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		e) Plaque manquante ou illisible.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b) Câblage endommagé.		X	
		c) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
8.	NUISANCES				
8.1.	Bruit				
8.1.1 Système de suppression du bruit (+ E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.  Très grand risque de chute.		X	X
8.2.	Émissions à l'échappement				
8.2.1	Émissions des moteurs à allumage commandé				
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
		c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
8.2.1.2. Émissions gazeuses (E)	<p>— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>1</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI <sup>(8)</sup>:</p> <p>Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables <sup>1</sup>.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:		X	
		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>1</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>(7)</sup> ,					
— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>1</sup> .					
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
		e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
		d) Réactif insuffisant, le cas échéant.		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.	<p>— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI <sup>(8)</sup>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) <sup>1</sup>.</p>	<p>a) Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup>.</p> <p>L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences<sup>1</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <p>— pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences<sup>1</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences<sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> (10)</p> <p>ou</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> (11)</p>		X	
	<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 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;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>			X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<p>Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</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 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>.</li> <li>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.</li> </ol>	<p>c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
	<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 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> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>				
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		<p>Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.</p> <p>Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.</p>		X	X
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M <sub>2</sub> ET M <sub>3</sub>					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Mauvais état.	X		
		Risque de blessures.		X	
		c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux.		X	
		b) Signalisation des issues de secours illisible. Signalisation des issues de secours manquante.	X	X	
		c) Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d) Accès bloqué.		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
9.4. Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.  Champ de vision réduit.	X		
		b) Protection du conducteur mal fixée.  Risque de blessures.	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux.  Totalemment inopérants.	X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher.  Stabilité altérée.		X	X
		b) Mains courantes ou poignées défectueuses.  Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Mauvais état.  Endommagés.  Stabilité altérée.	X	X	X
		b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>2</sup>	Conformité aux exigences <sup>1</sup> .	Système défectueux.  Totalemment inopérant.	X	X	
9.9. Notices (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.  Informations erronées.	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences <sup>1</sup> concernant cette forme de transport.		X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.	X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X
		b) Mauvais état. Stabilité altérée; risque de blessures.	X		X
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totalemment inopérant(s).	X		X
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. Sécurité compromise.	X		X
		b) Mauvais état. Stabilité altérée; risque de blessures.	X		X
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X	

- (1) Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.
- (2) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.
- (3) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991.
- (4) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
- (5) 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
- (6) 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>.
- (7) Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
- (8) Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (9) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
- (10) Réceptionné par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.
- (11) Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- <sup>1</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 de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- <sup>2</sup> Le signe (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 technique.
- <sup>3</sup> On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- E Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

## ANNEXE III

**I. Principes relatifs à l'arrimage du chargement**

1. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule:

- dans la direction du déplacement du véhicule: 0,8 fois le poids du chargement et
- dans la direction latérale: 0,5 fois le poids du chargement et
- dans le sens inverse de la direction du véhicule: 0,5 fois le poids du chargement
- et, de manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement.

2. Pour la répartition du chargement, il est tenu compte de la charge maximale autorisée par essieu ainsi que de la charge minimale nécessaire par essieu, en respectant les limites de la masse maximale autorisée d'un véhicule, conformément aux dispositions légales relatives aux poids et aux dimensions des véhicules.

3. Lors de l'arrimage du chargement, les exigences applicables en ce qui concerne la résistance de certains composants du véhicule, tels que le hayon avant, les ridelles latérales, le hayon arrière, les colonnes ou les points d'arrimage sont prises en compte lorsque ces éléments sont utilisés pour l'arrimage du chargement.

4. Pour l'arrimage du chargement, il est possible d'utiliser l'une des méthodes de retenue suivantes ou une combinaison de ces méthodes:

- le verrouillage,
- le blocage (local/général),
- l'arrimage direct,
- l'arrimage couvrant.

5. Normes applicables:

Norme	Objet
— EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
— EN 12640	Points d'arrimage
— EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
— EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
— EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
— EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
— ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
— EN 283	Caisses mobiles
— EN 12641	Bâches
— EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
— EUMOS 40509	Emballage de transport

## II. Contrôle de l'arrimage du chargement

### 1. Classification des défaillances

Les défaillances sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- Défaillance mineure: il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires.
- Défaillance majeure: il y a défaillance majeure lorsque l'arrimage n'est pas suffisant et que le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer.
- Défaillance critique: il y a défaillance critique lorsqu'un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Lorsque plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave. Si l'opération de transport présente plusieurs défaillances, elle doit être classée dans la catégorie de gravité directement supérieure, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

### 2. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle consiste en une appréciation visuelle du recours correct et en quantité suffisante à des mesures propres à arrimer le chargement et/ou en un calcul de la force de tension, une évaluation de l'efficacité de l'arrimage et un contrôle des certificats, le cas échéant.

### 3. Appréciation des défaillances

Le tableau 1 indique les critères qui peuvent être appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.

Le classement des défaillances est déterminé sur la base de la classification décrite à la section 1 du présent chapitre, cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et devraient être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières — notamment en fonction de la nature du chargement — et sur la base de l'appréciation du contrôleur.

Si l'opération de transport relève du champ d'application de la directive 95/50/CE du Conseil <sup>(1)</sup>, des exigences plus spécifiques peuvent s'appliquer.

Tableau 1

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation de l'inspecteur		
B	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation de l'inspecteur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
10.	Adéquation du véhicule			

<sup>(1)</sup> Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (JO L 249 du 17.10.1995, p. 35).

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
10.1.	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée. Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.		x	x
10.1.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est). Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures. Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.		x	x
10.2.2.	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est). Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.2.3.	Panneaux des parois latérales, mauvais état. Pièce fissurée.		x	x
10.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures. Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.		x	x
10.3.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est). Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule. Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.		x	x
10.4.2.	Résistance insuffisante ou conception déficiente. Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.		x	x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	Mauvais état ou conception déficiente. Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.		x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
10.5.2.	Nombre insuffisant. Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.		x	x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	En mauvais état, endommagées. Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.		x	x
10.6.2.	Pas adaptées au chargement transporté. Manquantes.		x	x
10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	En mauvais état, endommagées. Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.		x	x
10.7.2.	Limite de charge insuffisante. Incapable de résister au chargement.		x	x
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1.1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1.1.1.	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement. Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.		x	x
20.1.1.2.	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement. Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.		x	x
20.1.1.3.	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement. Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.		x	x
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	Ancrage au véhicule inadapté. Ancrage insuffisant. Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.	x	x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
20.1.2.2.	Fixation inadaptée. Fixation insuffisante. Totalemment dénuée d'efficacité.	x	x	x
20.1.2.3.	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation. Équipement de fixation totalement inadéquat.		x	x
20.1.2.4.	Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage. La méthode choisie est totalement inadéquate.		x	x
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état). Dispositifs de retenue de la charge endommagés. Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.	x	x	x
20.1.3.2.	Résistance insuffisante des filets et des bâches. Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.		x	x
20.1.3.3.	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches. Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.		x	x
20.1.3.4.	Mauvaise adéquation des filets et des bâches. Totalemment inadéquat.		x	x
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	Adéquation de la séparation et du remplissage. Séparation ou espaces libres trop importants.		x	x
20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates. Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.		x	x
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
20.2.1.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates. Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.		x	x
20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge. Dispositif totalement inadéquat.		x	x
20.3.2.	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état. L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.	x	x	
20.3.3.	Dispositifs de retenue de la charge endommagés. Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.		x	x
20.3.4.	Treuil mal employés. Treuil défectueux.		x	x
20.3.5.	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins). Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).		x	x
20.3.6.	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis. Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.		x	x
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	Équipement utilisé inadéquat. Équipement utilisé incorrect ou défectueux. Équipement utilisé totalement inadéquat.	x	x	x
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptibles de perturber la circulation. Constituant un danger pour la circulation.		x	x
20.5.2.	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate. Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.		x	x

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
20.5.3.	Produits légers non recouverts.		x	
	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			x
20.6.2.	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
30.	Charge sans aucun arrimage			x

ANNEXE IV

(recto)

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

- 1. Lieu du contrôle technique routier .....
- 2. Date .....
- 3. Heure .....
- 4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule .....
- 5. Identification/numéro d'identification du véhicule (NIV) .....
- 6. Catégorie de véhicule
  - a) N<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (3,5 à 12 t)
  - b) N<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (plus de 12 t)
  - c) O<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (3,5 à 10 t)
  - d) O<sub>4</sub><sup>(a)</sup> (plus de 10 t)
  - e) M<sub>2</sub><sup>(a)</sup> [> 9 sièges<sup>(b)</sup> à 5 t]
  - f) M<sub>3</sub><sup>(a)</sup> [> 9 sièges<sup>(b)</sup> plus de 5 t]
  - g) T5
  - h) Autre catégorie de véhicule:   
(veuillez préciser)
- 7. Kilométrage au moment du contrôle
- 8. Entreprise effectuant le transport
  - a) Nom et adresse .....
  - .....
  - b) Numéro de la licence communautaire<sup>(c)</sup> [règlements (CE) no 1072/2009 et (CE) no 1073/2009] .....
- 9. Conducteur .....

## 10. Liste de contrôle

	Vérfifié <sup>(d)</sup>	Défaut <sup>(e)</sup>
0) Identification <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Équipement de freinage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direction <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilité <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Équipement d'éclairage et système électrique <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Châssis et accessoires du châssis <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Arrimage du chargement <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Résultats du contrôle

Conforme	<input type="checkbox"/>
Défectueux	<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques, ou restriction à son utilisation	<input type="checkbox"/>

12. Divers/remarques: .....

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature:

Autorité compétente/agent ou inspecteur

Conducteur

.....

## Notes:

- (a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 2 de la directive 2014/47/UE.
- (b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).
- (c) Si disponible.
- (d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II ou III de la directive 2014/47/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.
- (e) Points défectueux présentant les défaillances majeures ou critiques indiquées au verso.
- (f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes II ou III de la directive 2014/47/UE.

(verso)

0.	<b>IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>	1.1.17.	Correcteur automatique de freinage suivant la charge	2.2.	Volant, colonne et guidon	4.4.2.	Commutation
0.1.	Plaques d'immatriculation			2.2.1.	État du volant de direction	4.4.3.	Conformité aux exigences
0.2.	Numéro d'identification du véhicule (NIV)/ numéro du châssis/numéro de série	1.1.18.	Leviers de frein réglables et indicateurs	2.2.2.	Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	4.4.4.	Fréquence de clignotement
1.	<b>ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>	1.1.19.	Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	2.3.	Jeu dans la direction	4.5.	Feux de brouillard avant et arrière
1.1.	État mécanique et fonctionnement	1.1.20.	Fonctionnement automatique des freins de la remorque	2.4.	Réglage de la géométrie	4.5.1.	État et fonctionnement
1.1.1.	Pivot de la pédale de frein de service	1.1.21.	Système de freinage complet	2.5.	Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	4.5.2.	Orientation
1.1.2.	État et course de la pédale du dispositif de freinage	1.1.22.	Prises d'essai	2.6.	Direction assistée électronique (EPS)	4.5.3.	Commutation
1.1.3.	Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	1.1.23.	Frein à inertie	3.	<b>VISIBILITÉ</b>	4.5.4.	Conformité aux exigences
1.1.4.	Manomètre ou indicateur de pression basse	1.2.	Performances et efficacité du frein de service	3.1.	Champ de vision	4.6.	Feu de marche arrière
1.1.5.	Robinet de freinage à main	1.2.1.	Performance	3.2.	État des vitrages	4.6.1.	État et fonctionnement
1.1.6.	Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	1.2.2.	Efficacité	3.3.	Rétroviseurs	4.6.2.	Conformité aux exigences
1.1.7.	Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	1.3.	Performance et efficacité du frein de secours	3.4.	Essuie-glace	4.6.3.	Commutation
1.1.8.	Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	1.3.1.	Performance	3.5.	Lave-glace du pare-brise	4.7.	Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
1.1.9.	Accumulateur, réservoir de pression	1.3.2.	Efficacité	3.6.	Système de désembuage	4.7.1.	État et fonctionnement
1.1.10.	Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	1.4.	Performances et efficacité du frein de stationnement	4.	<b>FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</b>	4.7.2.	Conformité aux exigences
1.1.11.	Conduites rigides des freins	1.4.1.	Performance	4.1.	Phares	4.8.	Catadioptrés, marquages signalétiques et plaques réfléchissantes arrière
1.1.12.	Flexibles des freins	1.4.2.	Efficacité	4.1.1.	État et fonctionnement	4.8.1.	État
1.1.13.	Garnitures ou plaquettes de freins	1.5.	Performance du système de freinage d'endurance	4.1.2.	Orientation	4.8.2.	Conformité aux exigences
1.1.14.	Tambours de freins, disques de freins	1.6.	Dispositif antiblocage	4.1.3.	Commutation	4.9.	Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
1.1.15.	Câbles de freins, timonerie	1.7.	Système de freinage électronique (EBS)	4.1.4.	Conformité aux exigences	4.9.1.	État et fonctionnement
1.1.16.	Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	1.8.	Liquide de frein	4.1.5.	Dispositif de réglage de l'inclinaison	4.9.2.	Conformité aux exigences
		2.	<b>DIRECTION</b>	4.1.6.	Lave-phares	4.10.	Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
		2.1.	État mécanique	4.2.	Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour	4.11.	Câblage électrique
		2.1.1.	État de la direction	4.2.1.	État et fonctionnement	4.12.	Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
		2.1.2.	Fixation du boîtier de direction	4.2.2.	Commutation	4.13.	Batterie
		2.1.3.	État de la timonerie de direction	4.2.3.	Conformité aux exigences		
		2.1.4.	Fonctionnement de la timonerie de direction	4.3.	Feux stop		
		2.1.5.	Direction assistée	4.3.1.	État et fonctionnement		
				4.3.2.	Commutation		
				4.3.3.	Conformité aux exigences		
				4.4.	Indicateur de direction et feux de signal de détresse		
				4.4.1.	État et fonctionnement		

5.	<b>ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION</b>	6.1.7.	Transmission	7.5.	Trousse de secours	9.1.	Portes
5.1.	Essieux	6.1.8.	Supports de moteur	7.6.	Cale(s) pour roue(s) (coins)	9.1.1.	Portes d'entrée ou de sortie
5.1.1.	Essieux	6.1.9.	Performances du moteur	7.7.	Avertisseur sonore	9.1.2.	Issues de secours
5.1.2.	Porte-fusées	6.2.	Cabine et carrosserie	7.8.	Tachymètre	9.2.	Système de désenneigement et de dégivrage
5.1.3.	Roulements de roues	6.2.1.	État	7.9.	Tachygraphe	9.3.	Système de ventilation et de chauffage
5.2.	Roues et pneus	6.2.2.	Fixation	7.10.	Limiteur de vitesse	9.4.	Sièges
5.2.1.	Moyeu de roue	6.2.3.	Porte et poignées de portes	7.11.	Compteur kilométrique	9.4.1.	Sièges passagers
5.2.2.	Roues	6.2.4.	Plancher	7.12.	Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)	9.4.2.	Siège du conducteur
5.2.3.	Pneumatiques	6.2.5.	Siège du conducteur	8.	<b>NUISANCES</b>	9.5.	Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
5.3.	Suspension	6.2.6.	Autres sièges	8.1.	Système de suppression du bruit	9.6.	Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
5.3.1.	Ressorts et stabilisateurs	6.2.7.	Commandes de conduite	8.2.	Émissions à l'échappement	9.7.	Escaliers et marches
5.3.2.	Amortisseurs	6.2.8.	Marchepieds pour accéder à la cabine	8.2.1.	Émissions des moteurs à allumage commandé	9.8.	Système de communication avec les voyageurs
5.3.3.	Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension	6.2.9.	Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	8.2.1.1.	Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.9.	Notices
5.3.4.	Points de suspension	6.2.10.	Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	8.2.1.2.	Émissions gazeuses	9.10.	Exigences concernant le transport d'enfants
5.3.5.	Suspension pneumatique	7.	<b>AUTRE MATÉRIEL</b>	8.2.2.	Émissions des moteurs à allumage par compression	9.10.1.	Portes
6.	<b>CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</b>	7.1.	Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue	8.2.2.1.	Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.10.2.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux
6.1.	Châssis ou cadre et accessoires	7.1.1.	Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	8.2.2.2.	Opacité	9.11.	Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
6.1.1.	État général	7.1.2.	État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	8.4.	Autres points liés à l'environnement	9.11.1.	Portes, rampes et ascenseurs
6.1.2.	Tuyaux d'échappement et silencieux	7.1.3.	Limiteur d'effort de ceinture de sécurité	8.4.1.	Pertes de liquides	9.11.2.	Système de retenue du fauteuil roulant
6.1.3.	Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)	7.1.4.	Prétensionneurs de ceinture de sécurité	9.	<b>CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M<sub>2</sub> ET M<sub>3</sub></b>	9.11.3.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux
6.1.4.	Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Support de la roue de secours	7.1.6.	Système de retenue supplémentaire (SRS)				
6.1.6.	Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	7.2.	Extincteur				
		7.3.	Serrures et dispositif antivol				
		7.4.	Triangle de signalisation				

## ANNEXE V

**FORMULAIRE TYPE D'ÉTABLISSEMENT DES RAPPORTS À LA COMMISSION**

Le formulaire type est établi dans un format exploitable par des moyens informatiques et transmis par voie électronique au moyen de logiciels de bureautique standard.

Chaque État membre établit:

- un tableau récapitulatif unique et
- pour chaque pays d'immatriculation des véhicules faisant l'objet d'un contrôle approfondi, un tableau détaillé distinct contenant des informations sur les défaillances contrôlées et constatées pour chaque catégorie de véhicule.

**Tableau récapitulatif  
de tous les contrôles (initiaux et approfondis)**

État membre rapporteur:            par exemple Belgique            Période de référence:            année [X]            à            année [X + 1]

Catégorie de véhicule	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
Belgique																		
Bulgarie																		
République tchèque																		
Danemark																		
Allemagne																		
Estonie																		
Irlande																		
Grèce																		
Espagne																		
France																		
Croatie																		
Italie																		
Chypre																		

Catégorie de véhicule	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
Lettonie																		
Lituanie																		
Luxembourg																		
Hongrie																		
Pays-Bas																		
Autriche																		
Pologne																		
Portugal																		
Roumanie																		
Slovénie																		
Slovaquie																		
Finlande																		
Suède																		
Royaume-Uni																		
Albanie																		
ancienne République yougoslave de Macédoine																		

Catégorie de véhicule	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
Andorre																		
Arménie																		
Azerbaïdjan																		
Biélorussie																		
Bosnie-Herzégovine																		
Géorgie																		
Kazakhstan																		
Liechtenstein																		
République de Moldavie																		
Monaco																		
Monténégro																		
Norvège																		
Ouzbékistan																		
la Fédération de Russie																		
Saint-Marin																		
Serbie																		
Suisse																		

Catégorie de véhicule	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Autres catégories (facultatif)		Total		
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux <sup>(1)</sup>	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	
Tadjikistan																			
Turkménistan																			
Turquie																			
Ukraine																			
Autres pays tiers (veuillez préciser)																			

<sup>(1)</sup> Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe IV.

### Résultats des contrôles approfondis

État membre rapporteur: par exemple Belgique

Nom de l'État membre rapporteur

Pays d'immatriculation: par exemple Bulgarie

PÉRIODE: du 01/année [x] à 12/année [x + 1]

État membre d'immatriculation des véhicules

Catégorie de véhicule	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux (1)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux

#### Détails des défauts

	Contrôlé	Défectueux																
0) Identification																		
1) Équipement de freinage																		
2) Direction																		
3) Visibilité																		
4) Équipement d'éclairage et système électrique																		
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension																		



Catégorie de véhicule	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Autres catégories (facultatif)		Total	
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux <sup>(1)</sup>	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules défectueux
	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux	Contrôlé	Défectueux
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Nombre total de défaillances																		

<sup>(1)</sup> Véhicules défectueux présentant des défaillances majeures ou critiques conformément à l'annexe IV.







ISSN 1977-0693 (édition électronique)  
ISSN 1725-2563 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**