

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 8

28 janvier 2016

Sommaire

RÉFORME DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques	page 242
Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la 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	252
Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers	406
Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques	436
Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points	438

Loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,
Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 16 décembre 2015 et celle du Conseil d'État du 18 décembre 2015 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. À l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les modifications suivantes sont apportées:

1. Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:

«Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1^{er}, les employés de l'État en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire ou de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1^{er}.»

2. Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

Art. 2. L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant:

«Art. 4. (1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.

A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe 3.

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

A condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire ou détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:
 - a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
 - b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis;
 - c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
2. par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:
 - a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
 - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
 - c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.

A défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1^{er}, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1^{er}, d'une réception nationale individuelle.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire ou le détenteur du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1^{er} avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

Si les conditions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4bis. Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1^{er} sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1^{er}.

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.

Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulière de numéros dictées notamment par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier.

Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4bis.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs déficiences ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation. Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

(10) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. La décision ministérielle est motivée.

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné.»

Art. 3. L'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant:

«Art. 4bis. (1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour
 - a) les autobus et les autocars;
 - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
 - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
 - d) les camionnettes;
 - e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;
 - f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
 - g) les remorques destinées au transport de personnes;
2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour
 - a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
 - b) les véhicules historiques;
 - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une déféctuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1950.

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe 1^{er}. En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des 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;
2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une déféctuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de déféctuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette déféctuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de déféctuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de déféctuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points 2., 3. et 4. de l'alinéa 1^{er} s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les déféctuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les déféctuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes:

1. Si les déféctuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des déféctuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler;
2. Les déféctuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
 - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
 - b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
 - c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des déféctuosités ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

3. Les déféctuosités ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune déféctuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.

Un véhicule routier dont les déféctuosités ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la déféctuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs déféctuosités ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des déféctuosités ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces déféctuosités ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défauts et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés aux paragraphes 1 et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défauts ou non-conformités constatés à l'occasion du contrôle technique routier sont classés conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défauts ou non-conformités constatées sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défauts ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défauts ou non-conformités 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.

Si lors d'un contrôle technique routier une défaut ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs défauts ou non-conformités majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de défauts ou non-conformités majeures ou critiques constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs défauts ou non-conformités critiques ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

(7) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe 4 de l'article 4ter, de l'instruction du dossier. À cette fin, celle-ci peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4.»

Art. 4. L'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4sexies. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4ter est remplacée par celle à l'article 4sexies.

Art. 5. À la suite de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4ter, libellé comme suit:

«Art. 4ter.

(1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est:
 - conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
 - aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;
7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.

(2) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire suffisante.

(3) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont précisées par règlement grand-ducal.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) n°65/2008 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 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal;
4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.

La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1^{er} a été retirée.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. À cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les

informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011.»

Art. 6. À la suite de l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4^{quater}, libellé comme suit:

«Art. 4^{quater}. (1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4^{ter}, l'intéressé doit

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
3. posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point 1 de l'alinéa 1^{er}.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités de la commission d'examen sont déterminées par règlement grand-ducal.

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, l'inspecteur de contrôle technique prête devant le ministre le serment suivant: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité».

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé annuellement à la formation continue prévue par règlement grand-ducal. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

A ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe 4 de l'article 4^{ter} de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.

Art. 7. À la suite de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4^{quinquies}, libellé comme suit:

«Art. 4^{quinquies}. Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des installations et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.»

Art. 8. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacée par le texte suivant:

«Ce délai est ramené à huit jours, lorsque la voie publique en cause est une route nationale située en-dehors des agglomérations ou une autoroute, ou que le véhicule se trouve immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.»

Art. 9. Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le texte suivant:

«3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du 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 ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.»

Art. 10. À la suite de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 17^{bis}, libellé comme suit:

«Art. 17^{bis}. Les certificats de contrôle technique délivrés avant le 1^{er} février 2016 restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du 1^{er} février 2016.»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch*

*Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna*

*Le Ministre de l'Éducation nationale
de l'Enfance et de la Jeunesse,
Claude Meisch*

*Le Ministre de l'Économie,
Étienne Schneider*

Palais de Luxembourg, le 26 janvier 2016.
Henri

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la 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.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la 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;

Vu la 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;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés; les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de l'Economie et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er}.- Les installations et les équipements du contrôle technique

Art. 1^{er}. (1) Tout centre de contrôle technique dont question à l'article 4^{ter} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques doit comporter un immeuble bâti avec un hall fermé ainsi qu'une aire aux dimensions suffisantes pour l'immobilisation des véhicules en attente avant l'accès au contrôle technique.

(2) Les postes de contrôle doivent être aménagés de façon à permettre aux conducteurs des véhicules présentés de suivre les opérations de contrôle.

(3) Les installations et les équipements comprennent au moins les éléments énumérés à l'annexe I.

Tous les équipements utilisés pour le contrôle technique doivent répondre aux standards techniques déterminés à l'annexe I ou à défaut de tels standards, à ceux communément appliqués dans les Etats membres de l'Union européenne. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après «le ministre», peut déterminer les modalités d'application de ces standards.

Les équipements doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. L'organisme de contrôle est tenu d'en garantir un fonctionnement conforme moyennant des étalonnages périodiques conformément à l'annexe I et moyennant des contrôles conformément aux indications afférentes des fabricants.

(4) Tous les locaux ouverts au public doivent être facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, dont notamment celles obligées de se déplacer en fauteuil roulant.

(5) L'enceinte du centre de contrôle doit comporter des emplacements de parcage en nombre suffisant pour les véhicules du personnel et des clients.

Art. 2. Parallèlement aux opérations de contrôle dans le centre exploité par un organisme de contrôle technique, celui-ci fait effectuer par son propre personnel le contrôle technique au moyen des installations et équipements mis à disposition par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique.

Ce contrôle est effectué conformément aux dispositions des articles 3 à 6.

Chapitre 2.- L'organisation du contrôle technique

Art. 3. (1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments mentionnés à l'annexe II ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.

Le contrôle technique porte également sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat des équipements, organes et éléments accessoires dont le véhicule contrôlé est, le cas échéant, muni.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

(2) Le contrôle technique complémentaire, effectué après la réparation ou la remise en conformité d'un véhicule devenue nécessaire suite à un contrôle antérieur faisant état d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures, porte essentiellement sur ces déficiences et non-conformités, lorsqu'il a lieu au cours des quatre semaines de validité du certificat émis lors de ce contrôle. Il en est de même du contrôle technique

complémentaire qui a lieu dans les conditions de l'alinéa 2 du point 3. de l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 4. Les points techniques à vérifier en vertu de l'annexe II sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1^{er}.

Les véhicules routiers doivent être présentés au contrôle technique dans un état de propreté satisfaisant et avec une charge effective ne dépassant pas soit 50 pour cent de leur charge utile maximale soit 12.000 kg, la plus grande de ces deux valeurs étant déterminante.

Art. 5. Tout véhicule routier accédant aux installations de contrôle technique doit être assuré contre la responsabilité civile conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Art. 6. Dans l'intérêt d'une exécution conforme du contrôle technique, les inspecteurs de contrôle technique sont autorisés à conduire les véhicules routiers présentés et à se faire exhiber les documents de bord de ceux-ci ainsi que tous autres documents requis aux fins de la réception et du contrôle technique. L'omission de présenter les documents de bord demandés autorise l'organisme de contrôle technique à refuser l'accès au centre de contrôle technique.

Chapitre 3.- Le certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique

Art. 7. Pour être admis à participer à la formation de base en vue de la qualification d'inspecteur de contrôle technique, le candidat doit être titulaire:

- a) d'un brevet de maîtrise de mécanicien automobile ou
- b) d'un diplôme d'aptitude professionnelle (DAP) de mécanicien automobile ou d'un diplôme de technicien mécatronique et prouver qu'il a au moins trois ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la mécanique automobile.

Tout autre diplôme ou certificat doit être soumis au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions qui décidera de l'admission.

Cette formation de base se compose d'un volet théorique et d'un volet pratique. Elle porte sur les points visés à l'annexe III.

La fréquentation des cours est obligatoire. Le candidat absent sans motivation à un cinquième des cours est écarté d'office de l'examen pour la session en cours par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

Toutefois, sur présentation de pièces justificatives par le candidat, le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation de base voire de la fréquentation des cours.

Art. 8. (1) A l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe III.

(2) La décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen, qui se compose des notes de chacune des matières. Est considérée comme note suffisante, toute note supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi à l'examen, le candidat qui a obtenu une note suffisante dans chacune des matières.

A échoué à l'examen, le candidat qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes et le candidat qui a obtenu une note insuffisante inférieure à 20 points.

Le candidat qui a obtenu une ou deux notes insuffisantes supérieures ou égales à 20 points, est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires portant sur la ou les matières dans laquelle il a obtenu une note insuffisante. Pour se soumettre aux épreuves supplémentaires, la condition dont question à l'alinéa 4 de l'article 7 n'est pas requise.

Si le candidat a échoué à l'examen ou n'a pas réussi aux épreuves supplémentaires, il doit se soumettre à un nouvel examen portant sur l'ensemble des matières. Pour être réadmis à l'examen lors d'une prochaine session, la condition dont question au quatrième alinéa de l'article 7 est requise.

En cas d'un nouvel échec, une réadmission à l'examen n'est plus possible.

(3) En cas de réussite à l'examen, un certificat de qualification est délivré au candidat par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, sur le vu d'un procès-verbal de la commission d'examen dont question à l'article 9. Il contient au moins les informations suivantes:

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

Art. 9. La commission d'examen instituée en vertu de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955 a pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études dans le cadre de la formation de base, comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Ladite commission a également comme attributions:

1. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à la formation de base;
2. d'émettre un avis quant aux dispenses visées à l'article 7;

3. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen;
4. d'établir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, en vue de la délivrance des certificats de qualification d'inspecteur de contrôle technique.

Le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions nomme les membres et les membres suppléants de la commission d'examen et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

La Commission d'examen se compose de trois membres dont un est nommé sur proposition du ministre.

A chaque membre effectif de la commission d'examen est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission d'examen est assistée par un secrétaire. Elle peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

La présidence de la commission d'examen est assurée par un des deux représentants du ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La commission d'examen délibère valablement si les trois membres sont présents. Les membres de la commission d'examen ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les attributions de la commission dont question à l'alinéa 2, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

Art. 10. Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre annuellement une formation continue.

Cette formation continue, qui est organisée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, a pour objectif d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant les points visés à l'annexe III. Les durées et les contenus sont arrêtés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions sur proposition de la commission d'examen instituée en vertu de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955.

L'organisme de contrôle technique prend les mesures nécessaires pour que ses inspecteurs de contrôle technique répondent aux conditions de formation continue précitées et tient, pour chaque inspecteur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'inspecteur à la formation continue.

Chapitre 4.- Le certificat de contrôle technique

Art. 11. Le certificat délivré suite à un contrôle technique est conforme au modèle reproduit à l'annexe IV.

Le papier utilisé à ces fins doit être protégé contre la falsification moyennant un filigrane représentant le logo commercial ou la marque figurative de l'organisme de contrôle technique.

Art. 12. L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle. Ce traitement doit être conforme à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Chapitre 5.- Le contrôle technique routier

Art. 13. (1) Les opérations relatives au contrôle technique routier sont effectuées par les inspecteurs du ou des organismes de contrôle technique que le ministre a désignés à cet effet. Ces inspecteurs doivent être titulaires de l'agrément ministériel, en cours de validité, prévu à l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955 et être assermentés.

L'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du 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, exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier, et le conducteur de celui-ci doivent coopérer avec les inspecteurs et leur donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.

(2) En vue de l'organisation des opérations du contrôle technique routier, les conducteurs doivent obtempérer aux injonctions qui leur sont données dans ce sens par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, conformément aux modalités de l'article 115 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans les mêmes conditions, ces fonctionnaires sont autorisés à se faire exhiber les documents de bord du véhicule contrôlé et à soumettre ceux-ci aux inspecteurs de contrôle.

Art. 14. Les inspecteurs sélectionnent dans la mesure du possible les véhicules à soumettre à un contrôle technique routier initial selon l'ordre de priorité suivant:

- 1) les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément au règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la 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;
- 2) les véhicules présentant un risque perceptible pour la sécurité routière ou pour l'environnement;

- 3) les autres véhicules sélectionnés de manière aléatoire sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 15. (1) Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 14 font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

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

- a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord;
- b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule;
- c) 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 déficiences ou non-conformités sans délais conformément à l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi précitée du 14 février 1955.

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

(2) En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur de contrôle technique 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 au cours des trois derniers mois d'un contrôle en application de la 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 ou de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, l'inspecteur de contrôle technique ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une déficience ou d'une non-conformité manifeste.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

Art. 16. (1) L'organisme de contrôle visé à l'article 13 pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 15.

Cet équipement doit comporter tous 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.

(2) Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés:

- à l'aide d'une unité de contrôle mobile qui consiste en un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis,
- dans une installation de contrôle routier désignée, qui consiste en un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ou
- dans un centre de contrôle technique.

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.

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.

Art. 17. (1) Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au ministre:

- a) le pays d'immatriculation du véhicule;
- b) la catégorie du véhicule;
- c) le résultat du contrôle technique routier initial.

Le contrôle technique routier approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe V. Les déficiences et les non-conformités constatées lors de ce contrôle sont inscrites sur le rapport.

Le rapport est établi en double exemplaire dont l'original est remis au conducteur du véhicule contrôlé et dont la copie est archivée par l'organisme de contrôle technique.

(2) L'organisme de contrôle technique établit en outre des relevés des contrôles techniques routiers effectués et des résultats afférents, qu'il transmet trimestriellement au ministre et à la commission de coordination instituée en vertu du règlement grand-ducal précité du 12 août 2008.

Le ministre conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée de trois ans à compter de la date de leur réception.

(3) Le tarif unitaire que l'organisme de contrôle technique est en droit de percevoir du conducteur conformément à l'alinéa 6 du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, en fonction du nombre d'essieux du véhicule comme suit:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 2 essieux | 22 euros |
| 2. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 3 essieux | 30 euros. |

Pour les véhicules ayant plus de 3 essieux, le tarif sous 2. est augmenté de 8 euros par essieu supplémentaire.

Les tarifs prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs des opérations de contrôle technique routier des véhicules ne présentant aucune déféctuosité ou non-conformité critique ou majeure et qui sont à charge de l'Etat sont arrêtés par voie de contrat de gestion à conclure entre l'Etat et l'organisme de contrôle technique désigné en vertu de l'article 13.

Chapitre 6.- Les conditions à respecter par les organismes de contrôle technique

Art. 18. Le système d'assurance qualité dont doit justifier tout organisme de contrôle technique requiert son accréditation selon la norme ISO-CEI 17020.

Pour ce qui est de l'indépendance de l'organisme, l'accréditation a lieu sur base de l'annexe A de cette norme.

Par ailleurs, l'organisme de contrôle est tenu de soumettre à ses clients, suivant une méthode statistique adéquate, un questionnaire aux fins d'une évaluation par les clients des modalités et de la qualité des services dispensés par lui. Par ailleurs il effectue régulièrement et au moins une fois par an une synthèse des réponses reçues qu'il communique au ministre. Celui-ci peut faire vérifier sur place l'exactitude des données fournies; à ces fins l'organisme de contrôle doit garder pendant au moins deux ans l'ensemble des questionnaires remplis par ses clients.

Art. 19. Les organismes de contrôle technique sont tenus d'informer le ministre des tarifs appliqués ainsi que de toute modification qu'ils y apportent.

Ils doivent publier les tarifs appliqués sur leur site Internet et en assurer l'affichage dans le ou les centres de contrôle exploités, à un endroit visible situé en amont de l'accès aux postes de contrôle technique.

Art. 20. La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers et dont le modèle-type est arrêté à l'annexe VI.

Cette mise à disposition est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 11,37 euros par demi-heure entamée, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Ce tarif est calculé à partir de l'heure d'arrivée des inspecteurs de contrôle technique à l'atelier du tiers jusqu'à l'heure de leur départ.

Chapitre 7.- La commission du contrôle technique

Art. 21. (1) La commission du contrôle technique instituée en vertu de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, a pour mission d'instruire les demandes en vue de l'obtention ou de la modification de l'agrément comme organisme de contrôle technique et d'émettre un avis motivé au ministre.

Ladite commission a également comme attributions:

1. de vérifier si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément comme organisme de contrôle technique sont remplies;
2. d'instruire les dossiers en relation avec les recours introduits contre une décision d'un organisme de contrôle technique;
3. d'effectuer les enquêtes administratives en vue d'une décision ministérielle de suspension ou de retrait de l'agrément comme organisme de contrôle technique;
4. d'instruire les dossiers et d'émettre un avis en vue d'une décision ministérielle de retrait, de limitation de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi ou de renouvellement de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique.

(2) Dans le cadre des attributions dont question au point 4. de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, la commission a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre les intéressés dans leurs explications et moyens de défense, de dresser un procès-verbal et d'émettre un avis motivé au ministre.

A ces fins, le ministre adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter.

Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la commission procède par défaut.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

L'arrêté ministériel portant décision du ministre est communiqué à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, avec avis de réception.

En cas de retrait de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique, l'intéressé doit restituer son agrément au ministre. L'arrêté ministériel de retrait de l'agrément devient effectif le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son agrément aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de l'arrêté ministériel qui devient effectif le jour de la notification.

Si l'arrêté ministériel porte limitation de la durée de validité de l'agrément, l'intéressé est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur son agrément endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre recommandée. L'arrêté ministériel devient effectif respectivement le jour de l'inscription de la mention restrictive ou, à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale dans les conditions de l'alinéa 6. Il devient effectif au jour de cette notification.

(3) Le ministre nomme les membres de la commission du contrôle technique.

La commission se compose:

- d'un représentant du ministre;
- d'un représentant proposé par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions;
- d'un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- d'un représentant proposé par la confédération luxembourgeoise du commerce;
- d'un représentant proposé par la fédération des artisans.

Dans le cadre des attributions dont question au point 4 de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, la commission se compose exclusivement des membres représentant respectivement le ministre et le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission est assistée par un secrétaire. Dans le cadre des missions lui conférées, elle peut s'entourer de toutes les pièces et informations requises et peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

La présidence de la commission est assurée par le représentant du ministre.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Les membres de la commission ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les missions et attributions de la commission dont question au paragraphe 1^{er}, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

(4) Conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955, les frais relatifs à l'instruction des dossiers sont fixés comme suit:

1. Délivrance d'un agrément comme organisme de contrôle technique	7.500 euros
2. Modification d'un agrément	1.500 euros
3. Vérification des conditions d'un agrément	3.000 euros.

Les frais d'éventuels experts ne sont pas compris dans les tarifs sous 1., 2., et 3.

Chapitre 8.- Dispositions finales

Art. 22. Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 s'appliquent au présent règlement.

Art. 23. Le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité est modifié comme suit:

(1) A l'article 6, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées. Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6).»

(2) L'article 7 est remplacé par le libellé suivant:

«La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1^{er}, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de

marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1^{er}, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.

Lorsque des défauts ou non-conformités majeures ou critiques ou des défauts ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission 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 technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du 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. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres États membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/UE précité.»

(3) A l'article 8, les termes «de la Société Nationale de Contrôle Technique» sont remplacés par «du ou des organismes de contrôle technique désignés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions à effectuer des opérations de contrôle technique routier».

(4) Un nouvel article 12bis est inséré derrière l'article 12 avec le libellé suivant:

«(1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défauts ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants:

- nombre de défauts ou non-conformités,
- gravité des défauts ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

1) Les défauts ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- défaut ou non-conformité critique = 40
- défaut ou non-conformité majeure = 10
- défaut ou non-conformité 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 défauts ou non-conformités) plus «anciens» par rapport aux résultats (défauts ou non-conformités) 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

I = nombre total de défauts ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

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

#... = nombre de ...

DD = défauts ou non-conformités critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers 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 = défauts ou non-conformités critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers

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.»

Art. 24. Le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers est abrogé.

Art. 25. La référence au présent règlement se fait sous la forme suivante: «règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers».

Art. 26. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 26 janvier 2016.
Henri

Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna

*Le Ministre de l'Education nationale
de l'Enfance et de la Jeunesse,*
Claude Meisch

Le Ministre de l'Economie,
Etienne Schneider

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

Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicule routier à contrôler décrites dans le tableau I.

Les installations et les équipements comprennent au moins:

- 1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité;
- 2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré;
- 3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, afficher et enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes;
- 4) pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher;
ou
un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques;
- 5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde;
- 6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu);
- 8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes:
 - a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal;
 - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
 - c) pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes:
 - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,
 - vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s;
- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré;
- 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure;
- 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision;
- 12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil);
- 13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus;
- 14) à partir du 20 mai 2023, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;
- 15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL.

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

II. Étalonnage des équipements de mesure

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

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

TABLEAU I¹

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

TABLEAU I¹

Véhicules		Équipement minimal requis pour le contrôle technique															
		Masse maximale autorisée	Catégorie		Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I												
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
. Véhicules destinés au transport de marchandises																	
	Max. 3 500 kg	N ₁	E	X	X		X				X			X		X	
	Max. 3 500 kg	N ₁	D	X	X		X				X			X		X	
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃	E	X	X	X		X	X	X	X			X	X	X	X
4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5																	
	Max. 3 500 kg	N ₁	E	X	X		X				X			X		X	X
	Max. 3 500 kg	N ₁	D	X	X		X				X			X		X	
	> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	E	X	X	X		X	X	X	X			X	X	X	X
5. Remorques	Max. 750 kg	O ₁		X													
	> 750 à 3500 kg	O ₂		X	X		X										
	> 3500 kg	O ₃ , O ₄		X	X	X		X	X	X					X	X	X

⁽¹⁾ Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont incluses à titre indicatif.

¹ E: essence (allumage commandé); D ... diesel (allumage par compression).

Annexe II**1. Contrôle technique****EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

Le présent texte de l'annexe II est applicable pour un terme de 3 mois à compter du 1^{er} février 2016. Le nouveau texte de l'annexe II est applicable à partir du 1^{er} mai 2016 et est reproduit à la suite du présent texte.

1. 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.

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

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

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation et la classification des défectuosités comme critiques, majeures ou mineures, sont effectuées, au cas par cas, par l'inspecteur de contrôle technique sur base d'un manuel de référence établi par l'organisme de contrôle technique et qui est approuvé par le ministre.

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

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

3. Le contrôle porte sur les points suivants et applique les normes minimales et les méthodes indiquées. Les motifs de refus sont des exemples de défectuosités qui peuvent être constatées.

Rubrique	Méthode	Causes de la défectuosité
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE		
0.1. Plaque d'immatriculation	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber. b) Numéro manquant ou illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres
0.2. Numéro de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel.	a) Manquant ou introuvable. b) Incomplet, illisible. c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Axe de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. <i>Note:</i> Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt	a) Axe trop serré. b) Usure ou jeu excessif.
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. <i>Note:</i> Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Réserve de course excessive ou insuffisante. b) Mauvais retour de la commande de freinage. c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou lisse.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression/vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). b) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr n'est pas conforme aux exigences (8). c) La soupape de protection multicircuits ou la soupape de surpression ne fonctionne pas. d) Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. e) Endommagement externe susceptible d'affecter le fonctionnement du système de freinage.
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Défectuosité ou dysfonctionnement du manomètre ou de l'indicateur.
1.1.5. Robinet de freinage à commande manuelle.	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Commande fissurée ou endommagée, usure excessive. b) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé. c) Raccords mal fixés ou fuites. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant. b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage. c) Course trop longue (réglage incorrect). d) Commande manquante, endommagée ou inopérante. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur de dysfonctionnement allumé.

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

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.	a) Cylindre fissuré ou endommagé. b) Etanchéité insuffisante du cylindre. c) Fixation insuffisante ou mauvais montage du cylindre. d) Corrosion excessive du cylindre. e) Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme. f) Capuchon anti poussière manquant ou excessivement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Liaison défectueuse. b) Mauvais réglage de la liaison. c) Mécanisme grippé ou inopérant d) Mécanisme manquant. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ^(a)
1.1.18. Leviers-cames et indicateurs	Contrôle visuel	a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage. b) Levier défectueux. c) Mauvais montage ou remontage.
1.1.19. Système de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestation défectueux ou manquant.
1.1.20. Commande automatique des freins de remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a) D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel. c) Fixation insuffisante ou mauvais montage d'un élément. d) Mauvaise réparation ou modification d'un composant ⁽¹⁾ .
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a) Manquant. b) Endommagées, inutilisables ou non étanches.
1.2. Performances et efficacité du freinage de service		
1.2.1. Performances	Essai sur freinomètre 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. 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. c) Absence de progressivité du freinage (broutement). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.
1.2.2. Efficacité	Essai sur freinomètre ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3.500 kg doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	Les résultats minimaux figurant ci- après ne sont pas obtenus: pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 29 juillet 2010: — catégorie N1: 50 % — catégorie M1: 58 % — catégories M2 et M3: 50 % — catégories N2 et N3: 50 %

		<ul style="list-style-type: none"> — catégories O2 (XX) ⁽⁶⁾, O3 et O4 — semi-remorques: 45 % — remorques: 50 % <p>pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 29 juillet 2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> catégorie N1: 45 % catégories M1, M2 et M3: 50 % ⁽²⁾ catégories N2 et N3: 43 % ⁽³⁾ catégories O2 (XX) ⁽⁶⁾, O3 et O4: 40 % ⁽⁴⁾ autres catégories (XX) ⁽⁶⁾ — catégories L (freins avant et arrière): — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % — catégories L5e, L7e: 44 % — catégories L (freins arrière): — toutes les catégories: 25 %
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<ul style="list-style-type: none"> a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. 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. c) Absence de progressivité du freinage (broutement).
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	Un effort de freinage inférieur à 50 % ⁽⁵⁾ de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances	Essai sur un freinomètre et/ou lors d'un essai sur route à l'aide d'un décéléromètre.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.
1.4.2. Efficacité	Essai sur un freinomètre ou sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu. Les véhicules de transport de marchandises doivent si possible être testés en charge.	Pour toutes les catégories de véhicules, l'effort de freinage obtenu est inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée (sauf pour les catégories L1e et L3e).
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et si possible essai de fonctionnement du système.	<ul style="list-style-type: none"> a) Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et inspection du dispositif d'alerte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. d) Câblage endommagé. e) Autres composants manquants ou

		endommagés.
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel du dispositif d'alerte	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.
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. b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. c) Usure excessive de l'axe de secteur. d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. e) Manque d'étanchéité.
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. b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. d) Boîtier de direction fêlé.
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. b) Usure excessive des articulations. c) Fêlure ou déformation d'un élément. d) Absence de dispositifs de verrouillage. e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction). f) Réparation ou modification inadéquate. g) Capuchon anti poussière manquant, endommagé ou gravement détérioré.
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel des mouvements de la timonerie.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis. b) Butées inopérantes ou manquantes.
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. b) Niveau de liquide insuffisant. c) Mécanisme inopérant. d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. f) Réparation ou modification inadéquate. g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.
2.2. Volant, colonne et guidon		
2.2.1. État du volant ou du guidon	Les roues au sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôle visuel du jeu.	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant
2.2.2. Colonne/ fourches de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/ guidon dans différentes directions perpendiculairement à la	a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut. b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.

	colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	c) Raccord souple détérioré. d) Mauvaise fixation. e) Réparation ou modification inadéquate.
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences ^(a)).
2.4. Parallélisme (X) ^(b)	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non-conforme aux données ou exigences du constructeur ^(a) .
2.5. Sellette d'attelage de l'essieu directeur de remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a) Élément fissuré ou endommagé. b) Jeu excessif. c) Mauvaise fixation.
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur.	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. c) L'assistance ne fonctionne pas.
3. VISIBILITÉ		
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale.
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ^(a) (XX) ^(c) c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ^(a) . b) Miroir ou dispositif inopérant, endommagé, mal fixé.
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant. b) Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace.
3.6. Système de désembuage(X) ^(b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
4.1. Phares		
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. b) Système de projection (réflecteur et glace) défectueux ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.
4.1.2. Réglage	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou d'un écran.	L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ^(a) .
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) . (nombre de feux allumés en même temps). b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.

4.1.4. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. c) Source lumineuse et lampe non compatibles.
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a) Dispositif inopérant. b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.
4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit		
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) . b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.2.3. Conformité avec les exigences ^(a) .	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) . b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.
4.3. Feux-stop		
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) . b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
4.3.3. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) .
4.4. Clignotant et feux de détresse		
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) .
4.4.3. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) .
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ^(a) .
4.5. Feux-brouillard avant et arrière		
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.5.2 Réglage (X) ^(b)	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.
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) .

4.5.4. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) .
4.6. Feu de recul		
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse. b) Glace défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.6.2. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) . b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) .
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) .
4.7. Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse. c) Mauvaise fixation du feu.
4.7.2. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ^(a) .
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière		
4.8.1. État	Contrôle visuel	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. b) Mauvaise fixation du catadioptre.
4.8.2. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ^(a) .
4.9. Témoins obligatoires pour les dispositifs d'éclairage		
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.
4.9.2. Conformité avec les exigences ^(a)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences ^(a) .
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. b) Isolation endommagée ou détériorée. c) Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.
4.11. Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris, dans certains cas, à l'intérieur du compartiment moteur.	a) Mauvaise fixation du câblage. b) Câblage détérioré. c) Isolation endommagée ou détériorée
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X) ^(b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ^(a) . b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ^(a) . c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptre.
4.13. Accumulateurs	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation. b) Manque d'étanchéité. c) Coupe-circuit défectueux (si exigé). d) Fusibles défectueux (si exigés). e) Ventilation inadéquate (si exigée).

5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES, SUSPENSION		
5.1. Essieux		
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé. b) Mauvaise fixation au véhicule. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.1.2. Fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Fusée d'essieu fracturée. b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. d) Jeu de la fusée dans l'essieu.
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. b) Roulement de roue trop serré, bloqué.
5.2. Roues et pneumatiques		
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. b) Moyeu usé ou endommagé.
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. b) Mauvais placement des frettes de jante. c) Roue gravement déformée ou usée. d) Taille ou type de roue non conforme aux exigences ^(a) et nuisant à la sécurité routière.
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 l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ^(a) et nuisent à la sécurité routière. b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées. c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu. d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ^(a) . f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments. g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ^(a) . h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou est manifestement inopérant.
5.3. Système de suspension		
5.3.1. Ressorts et stabilisateur	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. c) Ressort manquant. d) Réparation ou modification inadéquate.

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. b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ^(b)	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche et/ou avec les valeurs absolues indiquées par le constructeur.	a) Écart significatif entre la droite et la gauche. b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. b) Élément endommagé, fendu ou présentant une corrosion excessive. c) Réparation ou modification inadéquate.
5.3.4. Articulations de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules dont la masse brute dépasse 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des articulations de suspension. b) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré.
5.3.5. Suspension à air	Contrôle visuel.	a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. c) Fuite audible dans le système.
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS		
6.1. Châssis ou cadre et accessoires		
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement. b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant. b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. c) Conduites endommagées ou abrasées. d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé). e) Risque d'incendie lié — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur. f) Système GPL/GNC ou à hydrogène non conforme aux exigences ^(a) .
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ^(a) .
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel	a) Support dans un état inacceptable. b) Support fêlé ou mal fixé. c) La roue dans le support est mal fixée et susceptible de tomber.

6.1.6. Mécanismes d'attelage et équipement de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure	<ul style="list-style-type: none"> a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré. b) Usure excessive d'un élément. c) Mauvaise fixation. d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité. e) Témoin inopérant. f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. g) Réparation ou modification inadéquate.
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. c) Usure excessive des joints universels. d) Raccords flexibles détériorés. e) Arbre de transmission endommagé ou déformé. f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. g) Capuchon anti poussière manquant ou gravement détérioré. h) Modification illégale de la transmission.
6.1.8. Fixations du moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées, desserrées ou fêlées.
6.1.9. Performances du moteur	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Unité de commande illégalement modifiée. b) Modification illégale du moteur.
6.2. Cabine et carrosserie		
6.2.1. État	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. b) Montant mal fixé. c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. d) Réparation ou modification inadéquate.
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Châssis ou cabine mal fixé. b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses. d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.
6.2.3. Portières et serrures	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée. c) Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes, mal fixées ou détériorées.
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Siège mal fixé ou à structure défectueuse. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel	<ul style="list-style-type: none"> a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences ^(a).

6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.
6.2.8. Marchepied de la cabine	Contrôle visuel	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.
6.2.9. Autres accessoires et équipements intérieurs et extérieurs.	Contrôle visuel	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement. b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ^(a) . c) Équipement hydraulique non étanche.
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti projections	Contrôle visuel	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. b) Distance insuffisante avec la roue. c) Non conforme aux exigences ^(a) .
7. AUTRE ÉQUIPEMENT		
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue		
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a) Point d'ancrage gravement détérioré. b) Ancrage desserré.
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture obligatoire manquante ou non montée. b) Ceinture endommagée. c) Ceinture non conforme aux exigences ^(a) . d) Boucle de ceinture endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. e) Rétracteur de ceinture endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture endommagé.	Contrôle visuel.	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.4. Prétendeurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel.	Prétendeur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.
7.1.5. Coussin gonflable	Contrôle visuel.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. b) Coussin gonflable manifestement inopérant.
7.1.6. Systèmes SRS	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
7.2. Extincteur (X) ^(b)	Contrôle visuel	a) Manquant. b) Non conforme aux exigences ^(a) .
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas. b) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ^(b)	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet. b) Non conforme aux exigences ^(a) .
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ^(b)	Contrôle visuel	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ^(a) .
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ^(b)	Contrôle visuel	Manquantes ou en mauvais état.
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas. b) Commande mal fixée. c) Non conforme aux exigences ^(a) .
7.8. Indicateur de vitesse	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a) Non conforme aux exigences ^(a) . b) Dispositif inopérant. c) Dépourvu d'éclairage.

7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences ⁽⁸⁾ . b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants. d) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée. e) Altération ou manipulation évidente. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non conforme aux exigences ⁽⁸⁾ . b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ⁽⁸⁾	Contrôle visuel.	a) Manipulation évidente (fraude). b) Manifestement inopérant.
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. b) Câblage endommagé. c) Autres composants manquants ou endommagés. d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.
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)	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ⁽⁸⁾ . b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, susceptible de tomber, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.
8.2. Émissions à l'échappement		
8.2.1. Émissions des moteurs à essence		
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux. b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.
8.2.1.2. Émissions gazeuses	Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ⁽⁸⁾ . Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués appropriés, le bon fonctionnement du système de réduction des émissions peut être contrôlé par un relevé approprié du système de diagnostic embarqué (OBD) et des contrôles du bon fonctionnement de ce système, en remplacement de la mesure des émissions avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations de mise en condition formulées par le constructeur et aux	a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou

	autres exigences applicables ^(a) .	<p>— 3,5 % selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ^(a)</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— moteur tournant au ralenti: 0,5 %</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 % ou</p> <p>— moteur tournant au ralenti: 0,3 % ⁽⁶⁾</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ^(a).</p> <p>c) Valeur lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur;</p> <p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p>
8.2.2. Émissions des moteurs diesel		
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	<p>a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée.</p> <p>b) Mise en condition du véhicule:</p> <p>1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;</p> <p>2) exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p> <p>c) Procédure d'essai:</p> <p>1) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit</p>	<p>a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences ^(a),</p> <p>l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;</p> <p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences ^(a) n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,</p> <p>pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,</p> <p>pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹,</p> <p>ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences ^(a) ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences ^(a),</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁷⁾.</p>

	<p>atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I de la directive modifiée 2009/40/CE ;</p> <p>4) les véhicules sont refusés 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.</p> <p>5) afin d'éviter des essais inutiles, peuvent être refusés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites</p>	
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques		
Interférences radio (X) ^(b)	Contrôle visuel.	Une des exigences applicables ^(a) n'est pas satisfaite.
8.4. Autres points liés à l'environnement		
8.4.1. Pertes de liquides	Contrôle visuel.	Toute fuite excessive de liquide susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour les autres usagers de la route.
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS M2 ET M3		
9.1. Portes		
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande d'urgence défectueuse. d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux. e) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Fonctionnement défectueux. b) Signalisation des issues de secours manquante ou illisible. c) Marteau brise-vitre manquant. d) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ^(b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Mauvais fonctionnement. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. c) Dégivrage défectueux (si obligatoire).
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ^(b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.

9.4. Sièges		
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés. b) Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. c) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a) Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences ^(a) .
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ^(b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Données illisibles ou non conformes aux exigences ^(a)
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation du plancher. b) Mains courantes ou poignées défectueuses. c) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a) Dispositif détérioré ou endommagé. b) Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement. c) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ^(b)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux.
9.9. Inscriptions(X) ^(b)	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. b) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ^(b)		
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux exigences ^(a) concernant cette forme de transport.
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences ^(a)
9.11. Exigences concernant le transport de personnes handicapées (X) ^(b)		
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Avertisseur(s) défectueux. e) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.11.2. Fixations pour fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a) Fonctionnement défectueux. b) Mauvais état. c) Commande(s) défectueuse(s). d) Non conforme aux exigences ^(a) .
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements absents ou non conformes aux exigences ^(a)
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ^(b)		
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ^(a) . b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ^(a) .
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences ^(a) .

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

²) 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1^{er} octobre 1991.

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

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

⁵) 2,2 m/s² pour les véhicules de catégorie N1, N2 et N3.

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

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

Notes:

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

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

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

Nouveau texte de l'annexe II applicable à partir du 1^{er} mai 2016.

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE

1. GÉNÉRALITÉS

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

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

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-dessous 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 défectuosité» ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

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

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants:

0. identification du véhicule;
1. équipements de freinage;
2. direction;
3. visibilité;
4. éclairage et éléments du circuit électrique;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension;
6. châssis et accessoires du châssis;
7. équipements divers;
8. nuisances;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

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

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

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

Les défectuosités 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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE						
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ⁽¹⁾)	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber.		X		
		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 de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.		X		
		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			
		c) Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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 de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger").	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 ⁽¹⁾ .	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) Dommage externe susceptible 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			
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			Applicable à partir du
			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			
		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			
		b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X			
		c) Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel	d) Ne fonctionnent pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.	X	X	X	
		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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.1.1.1. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	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			
		a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X	
		b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques).		X		
		c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X		
		d) Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.				X
1.1.1.2. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Conduites mal placées	X			
		Risques d'endommagement.		X		
		Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X	
		b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X			
		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X		
		c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques).		X		
		Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).			X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel	d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.		X			
		e) Flexibles poreux.		X			
		a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte)		X			
		Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible)				X	
		b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X			
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel	c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.				X	
		a) Disque ou tambour usé.		X			
		Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.				X	
		b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.		X			
		c) Absence de tambour ou de disque.				X	
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	d) Plateau mal fixé.		X			
		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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.	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		
		a) Cylindre fissuré ou endommagé.		X		
		Performances de freinage réduites.			X	
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre.		X		
		Performances de freinage réduites.			X	
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.			X	
		Performances de freinage réduites.				X
		d) Corrosion excessive du cylindre.			X	
		Risque de fissure.				X
e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane.			X			
Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).				X		
f) Capuchon anti-poussière endommagé.			X			
Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé.				X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a) Liaison défectueuse.		X			
		b) Mauvais réglage de la liaison.		X			
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne)		X			
		Valve grippée ou inopérante.				X	
		d) Valve manquante. (si requise)				X	
		e) Plaque signalétique manquante.		X			
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel	f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X				
		a) Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X			
		b) Levier défectueux.		X			
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel	c) Mauvais montage ou remontage.		X			
		a) Mauvais montage ou défaut de connexion.	X				
		Fonctionnalité réduite.		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.	b) Système manifestement défectueux ou manquant.		X			
		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 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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Fuite d'air ou d'antigel Fonctionnalité du système réduite. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Modification dangereuse d'un élément ⁽³⁾ Performances de freinage réduites	X	X		
				X		
				X		
				X	X	
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes. 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. 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. c) Freinage non modérable (broutement). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X		
					X	
						X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
1.2.2. Efficacité	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 enregistré 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. 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. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.	e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de route complet. Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ¹ : 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1 ^{er} janvier 2012: - catégorie M ₁ : 58 % - catégories M ₂ et M ₃ : 50 % - catégorie N ₁ : 50 % - catégories N ₂ et N ₃ : 50 % - catégories O ₂ , O ₃ et O ₄ - - pour les semi-remorques: 45% ² - pour les semi-remorques plateaux: 50% 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1 ^{er} janvier 2012: - catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50% ³ - catégorie N ₁ : 45% - catégories N ₂ et N ₃ : 43% ⁴ - catégories O ₂ , O ₃ et O ₄ : 40% ⁵		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>3. Autres catégories</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégories L (les deux freins ensemble): - catégorie L1e: 42 % - catégories L2e, L6e: 40 % - catégorie L3e: 50 % - catégorie L4e: 46 % <p>catégories L5e, L7e: 44 %</p> <p>catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule.</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X		
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.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>c) Freinage non modérable (broutement).</p>		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 % ⁶ 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
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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X		
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023
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		20 mai 2023
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X		
		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			
		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
		2.1.2. 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.			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
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 ⁽³⁾ . Fonctionnement affecté.		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.	g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X			
		a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis. b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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			
		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 ⁽³⁾ . Direction touchée.		X	X	
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
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.		X			
		Risque très grave de détachement.			X		
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X			
		Risque très grave de détachement.			X		
		c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X			
		Risque très grave de détachement.			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.		X			
		Risque très grave de détachement.			X		
		e) Modification présentant un risque ⁽³⁾			X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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 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 ⁽¹⁾). Sécurité de la direction compromise.		X	X	
2.4. Parallélisme (X) ⁽²⁾	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ⁽¹⁾ . 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	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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
				X		
		c) L'assistance ne fonctionne pas.		X		
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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) À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glace 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)	X	X		
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.				
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ⁽¹⁾ , (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).	X(*)			
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel	À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X		
		Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X	
		a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . (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			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.</p> <p>Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.</p> <p>c) Champ de vision nécessaire non couvert.</p>	X	X		
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Essuie-glace inopérant ou manquant. ou non conforme aux exigences⁽¹⁾.</p> <p>b) Balai d'essuie-glace défectueux.</p> <p>Balai d'essuie-glace manquant ou manifestation défectueux.</p>		X		
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).</p> <p>Lave-glace inopérant.</p>	X(*)			
3.6. Système de désembuage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestation défectueux.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X		
			Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
			b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	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.		Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
			Mauvaise fixation du feu.		X	
			a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences ⁽¹⁾ .		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	20 mai 2023
			a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ (nombre de feux allumés en même temps).	X		
			Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
			c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	20 mai 2023
			a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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.	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		
		a) Dispositif inopérant.		X		
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	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		20 mai 2023
		Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	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(*)			
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X		
4.2.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X		
		a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		<p>b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.</p> <p>Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.</p>	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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas)	X(*)	X	X	
		Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent.				
		Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.				
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X(*)	X		
		Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).				
		Mauvaise fixation du feu.	X(*)	X		
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	Très grand risque de chute.		X		
		a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	X	X		
		Fonctionnement retardé.				
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	Totalement inopérante.		X	X	
		b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.				
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.3.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement. Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	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, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). 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 ⁽¹⁾ . Totalemment inopérant.	X	X		
4.4.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ (plus de 25 % de différence).	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
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).	X(*)	X		
			c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X(*)	X		
4.5.2. Réglage (X) ⁽²⁾	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 ⁽¹⁾ . Totale inopérant.	X	X			
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X			
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Manque ou refléchi 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.	X(*)	X		
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière. Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	X			
4.9.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	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	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.					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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	
		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) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾ . 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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel	c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X(*)	X		
		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			Applicable à partir du	
			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 ⁽³⁾ . 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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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.	<p>a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction.</p> <p>b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe; risque de destruction.</p>		X	X	
5.2. Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel	<p>a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.</p> <p>b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.</p>		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.	<p>a) Fêlure ou défaut de soudure.</p> <p>b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.</p> <p>c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.</p> <p>d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ⁽¹⁾ et nuisant à la sécurité routière.</p>		X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ⁽¹⁾ et nuisent à la sécurité routière. 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		
		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 ⁽¹⁾ .		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			
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Couche de protection de la corde affectée.		X		X

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		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. b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés. c) Ressort manquant. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés. d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ 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. b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.	X	X	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X) ⁽²⁾	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.		X		
		Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	
		b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X		
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.	Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X	
		c) Modification présentant un risque ⁽³⁾ .		X		
		Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X	
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X		
		Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée.			X	
		b) Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X			
		Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.		X		
		a) Système inutilisable.			X	
		b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X		
		Fonctionnement du système gravement affecté.			X	
		c) Fuite audible dans le système.		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1.État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X		
		Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.			X	
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X		
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces.			X	
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage		X		
		Résistance insuffisante des pièces.			X	
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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont-élévateur; utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X		
		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 ⁽¹⁾ .				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 ⁽¹⁾ .		X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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			
		g) Modification présentant un risque ⁽³⁾ (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque ⁽³⁾ (pièces principales)		X	X	
		h) Accouplement trop faible.		X		

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

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir de
			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		
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X		
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X		
		d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.		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		
		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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée		X	X	
6.2.3. Porte et poignées de portes	Contrôle visuel	a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. 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). c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		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. 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	X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ⁽¹⁾ . 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	
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 ⁽¹⁾ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X		X	
		c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.		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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes..	X			
6.2.11 Béquille	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement			X	
6.2.12 Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X		
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
7. AUTRE MATÉRIEL						
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue						
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
		b)	Stabilité réduite.			X
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ancrage desserré.		X	
		b)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b)	Ceinture de sécurité endommagée.	X		
			Coupure ou signes de distension.		X	
		c)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	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	
		a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
7.1.4. Pré-tensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	20 mai 2023
		a)	Pré-tensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	20 mai 2023
		a)	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		20 mai 2023
		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) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant.		X		
		b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.).	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) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquant ou incomplet.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X(*)			
		b) Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes		X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalemment inopérant.	X(*)			
		b) Commande mal fixée.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure X(*)	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾ . Manquant (si requis).	X	X		
		b) Fonctionnement altéré. Totalement inopérant.	X	X		
		c) Éclairage insuffisant. Totalement dépourvu d'éclairage.	X	X		
		a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants. d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée. e) Altération ou manipulation évidente. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.	X	X		
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel	a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . b) Dispositif inopérant. c) Scellés défectueux ou manquants. d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée. e) Altération ou manipulation évidente. f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.	X	X		
		a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque manquante ou illisible	X	X		
			X	X		
			X	X		
			X	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 ⁽¹⁾ . b) Dispositif manifestement inopérant. c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). d) Scellés défectueux ou manquants. e) Plaque manquante ou illisible	X	X		
			X	X		
			X	X		
			X	X		
			X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X		
7.11 Compteur kilométrique (si disponible) (X) ⁽²⁾	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. 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. b) Câblage endommagé. c) Autres composants manquants ou endommagés. d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système. f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
				X		
				X		
				X		
				X		
				X		
				X		
				X		20 mai 2023

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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 ⁽¹⁾ .		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			Applicable à partir du	
			Mineure	Majeure	Critique		
8.2.1.2 Émissions gazeuses	<p>- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V⁷:</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾ 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, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁷:</p> <p>mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.</p> <p>mesures non applicables aux moteurs à deux temps</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur;</p>		X			
		<p>b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5%, ou - 3,5% <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾. ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,5% - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3% <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur tournant au ralenti 0,3%⁷ - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2%⁷ <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾.</p>		X			
		<p>c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur</p>			X		
		<p>d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.</p>			X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			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.	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>		X		
8.2.2.2 Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980	<p>- Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV⁸ : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p>	<p>a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹, l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>- Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI⁹;</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;</p>					

Élément	Méthode	Causes de la défaillance			Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
		Mineure	Majeure	Critique	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>							

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>Procédure d'essai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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 M₂, M₃, N₂ ou N₃; 	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, - pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, ou <p>pour les véhicules indiqués dans les exigences⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,</p> <p>1,5 m^{-1.10} ou <u>0,7 m^{-1.11}</u></p>	Mineure	Majeure X	Critique	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
	<p>4. Les véhicules sont refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>					
8.3 Suppression des interférences électromagnétiques						
Interférences radio (X) ⁽²⁾		Une des exigences applicables ⁽¹⁾ n'est pas satisfaite.	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
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	

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M₂ ET M₃						
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 ⁽¹⁾ . Largeur de porte insuffisante.	X			X
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 ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) ⁽²⁾	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		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) ⁽²⁾	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 ⁽¹⁾ . Risque de blessures.	X	X		
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Totalemment inopérants.	X	X		
		a) Mauvaise fixation du plancher. Stabilité compromise.		X	X	
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
		c) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾ . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X		
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalemment inopérants.	X(*)	X		
9.9. Inscriptions (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel	a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X(*)			
		b) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Informations erronées.	X(*)	X		
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ⁽²⁾						
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conformes aux exigences ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ .	X			

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) ⁽²⁾						
9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a) Fonctionnement défectueux.	X	X		
		Sécurité compromise.		X		
		b) Mauvais état.	X			
		Stabilité compromise; Risque de blessures.		X		
		c) Commande(s) défectueuse(s). Sécurité compromise.	X			
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	d) Avertisseur(s) défectueux. Totalement inopérant(s).	X	X		
		e) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		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		
9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	d) Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		X		

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation des défaillances			Applicable à partir du
			Mineure	Majeure	Critique	
9.12. Autres équipements spéciaux (X) ⁽²⁾						
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X		
		b) Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X		
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Risque de blessures.	X			
9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conformes aux exigences ⁽¹⁾ . Sécurité de la conduite affectée.	X			

1. Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.
2. 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2012.
3. 48% % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.
4. 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.
7. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
9. Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).
10. Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) 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.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (*) Défectuosités ou non-conformités mineures ne donnant pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique périodique à 6 mois, conformément à l'alinéa 5 du paragraphe 1 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

2. Contrôle technique routier

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE

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 M2 et M3

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 par tout autre moyen approprié.

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

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

Le texte couvre 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, 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.

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 ¹)	Contrôle visuel	(a)	Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'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. Pivots de la pédale ou du levier à main de frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés 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	(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	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	(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 de 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 ⁽¹⁾ .	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) Damage externe susceptible 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		
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. (b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. (c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. (d) Mauvais fonctionnement.	X		
			X		
			X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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, 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	
		(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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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		
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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	(a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		(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	
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	(a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque min. atteinte). Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. (marque minimum 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(e) Entrave du mouvement du système de freinage.	X		
		(f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.	X		
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.	(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 anti-poussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	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		
		(f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .	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		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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 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 ⁽³⁾ . Performances de freinage réduites		X	X
1.1.22. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	Manquant.		X	
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Efficacité insuffisante.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.	X	X	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. 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	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 présent ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistré ¹	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ² : catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50% ³ catégorie N ₁ : 45% catégories N ₂ et N ₃ : 43% ⁴ catégories O ₃ et O ₄ : 40% ⁵ Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.	X		X
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	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	X
		(c) Absence de progressivité du freinage (broutement).	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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% ⁶ 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 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.	X		X
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		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
1.7. Système de freinage électronique (EBS)		(d) Câblage endommagé.		X	
		(e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		(f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
	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	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2. DIRECTION					
2.1. État mécanique					
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 camélures 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	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 ⁽³⁾ . Fonctionnalité touchée.		X	X
		(g) Capuchon anti poussière endommagé ou détérioré. Capuchon anti poussière 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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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
		(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 ⁽³⁾ . 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 ⁽³⁾ .		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.2.2. Colonne/fourches 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 ⁽³⁾ .			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 ⁽¹⁾). Sécurité de la direction compromise.		X	X
2.4. Parallélisme (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	Défaut manifeste d'alignement. Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.	X		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	(a) 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) L'assistance ne fonctionne pas.		X	
		(c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles. (b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise). Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles. (c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.	X	X	X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	(a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles). Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles. (b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé. (c) Champ de vision nécessaire non couvert.	X	X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Essuie-glace inopérant ou manquant. (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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
3.6. Système de désembuage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Système inopérant ou manifestation défectueuse.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) 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. (b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant. (c) Mauvaise fixation du feu.	X	X	
			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.		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . (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	
		(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
4.1.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(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	
		(a) Dispositif inopérant.		X	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	(b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X		
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.2. Feux de position, 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		
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	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		
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		
		(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
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Fonctionnement retardé. Totalemment inopérante.	X	X	X
			(b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X
4.3.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émission, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . 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 fonctionnement.	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 ⁽¹⁾ . Totalemment inopérante.	X	X	
4.4.3. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Feu, couleur émission, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ (plus de 25 % de différence).	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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).	X		
		Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnement.		X	
		(b) Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
4.5.2 Réglage (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
		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		
		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . Inopérant.	X	X	
4.5.4. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ⁽¹⁾ .	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 ⁽¹⁾	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . 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.	X		
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.		X	
4.9.2. Conformité avec les exigences ⁽¹⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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, 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	
		(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) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Feu ou catadioptre non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Feu émetteur/réfecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		(b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ⁽¹⁾ . 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	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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 ⁽³⁾ . 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
		(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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation 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. 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 ⁽¹⁾ et nuisant à la sécurité routière.	X	
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 ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ .	X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(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 ⁽¹⁾ . 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
		(b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		(c) Ressort manquant.		X	X
		(d) Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés. Modification présentant un risque ⁽³⁾ . 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	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 ⁽³⁾ . 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	
		(b) Capuchon anti-poussière gravement détérioré. Capuchon anti-poussière 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	
		(c) Fuite audible dans le système.		X	
		(d) Modification présentant un risque.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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
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 ⁽¹⁾ .		X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrément 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	
			(b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		X
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		
		(g) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . (pièces auxiliaires) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . (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 anti-poussière manquant ou cassé.	X	X
			(h) Modification illégale de la transmission.	X	
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel.			X	
6.1.9 Performance du moteur (X) ⁽²⁾	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	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. Risque de chute.	X	X
			(b) Montant mal fixé. Stabilité altérée.	X	X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
		(c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		(d) Modification présentant un risque ⁽³⁾ . 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 symétrique. 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
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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances				
			mineure	majeure	critique		
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.			X			
			(a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé.		X		
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.			X			
			(b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X		
			(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 ⁽¹⁾ . 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
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.			X			
			(a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante	X	X		
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.		(b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.	X	X		
			(a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X		
			(b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.	X	X		
			(c) Équipement hydraulique non étanche. Perte excessive de substances dangereuses.	X	X		
			(a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé. Risque de blessures; risque de chute.	X	X		
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.		(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 ⁽¹⁾ . Bandes de roulement insuffisamment couvertes.	X	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	(a) 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		
		(c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ⁽¹⁾	X		
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(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		
		(a) Limiteur d'effort manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X X		
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Prétensionneur manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X X		
		(a) Coussins gonflables manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. (b) Coussin gonflable manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.	X X		
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	(a) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X		
		(b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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 de l'SRS fait état d'une défaillance du système. (b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
				X	
7.2. Extincteur (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	(a) Manquant.		X	
		(b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ . Si exigé (par ex., 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) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	(a) Manquant ou incomplet.	X		
		(b) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) ⁽²⁾	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 ⁽¹⁾ . 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 ⁽¹⁾ . Manquant (si exigé).	X	X	
		(b) Fonctionnement altéré. Totalelement inopérant.	X	X	
		(c) Éclairage insuffisant. Totalelement dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	(a) Non conforme aux exigences ⁽¹⁾ .		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'étalement.		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 ⁽¹⁾ .		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'étalement.		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ⁽²⁾	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X)	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					
8.1.1 Système de suppression du bruit (+E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	(a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ⁽¹⁾ .		X	
		(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	
		(c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
8.2.1.2 . Émissions gazeuses (E)	- Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V ⁷ : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ⁽¹⁾ 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, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères	(a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur. (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 ⁽¹⁾ . 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% ⁷ - moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ⁽¹⁾ .	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁸ Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ⁽¹⁾ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables ⁽¹⁾ . Mesures non applicables aux moteurs à deux temps Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.	(c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur (d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important. (e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.	X X X		
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. (b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions. (c) L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte. (d) Réactif insuffisant, le cas échéant.		X X X X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance			Appréciation des défaillances		
					mineure	majeure	critique
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	- Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et EuroV7/ 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 base d'une appréciation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.	(a) les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ⁽¹⁾ , l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;	X				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>- Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI⁹</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).</p>				
	<p>Mise en condition du véhicule :</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;</p>	<p>(b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ⁽¹⁾ n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹, - pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹, <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences ⁽¹⁾ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ⁽¹⁾:</p> <p>1,5 m^{-1.10} ou 0,7 m^{-1.11}</p>	X		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance		
		Appréciation 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 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	
		(c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance		
		Appréciation 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 dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p>			

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<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 M₂, M₃, N₂ ou N₃;</p>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>4. les véhicules sont refusés si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycles d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles..</p>				

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
	<p>5. Pour éviter des essais inutiles, peuvent être refusés 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..</p> <p>Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p> <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		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃					
9.1. Portes					
9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	(a) Fonctionnement défectueux.		X	
		(b) Mauvais état. Risque de blessures.	X		X
		(c) Commande d'urgence défectueuse.		X	
		(d) Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
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 débarquement et de dégivrage (X) ⁽²⁾	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) ⁽²⁾	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

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
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. Risque de blessures.	X	X	
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositifs défectueux. Totalelement inopérant.	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	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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) ⁽²⁾	Conformité aux exigences ⁽¹⁾	Système défectueux. Totalement inopérant.	X	X	
9.9. Notices (X) ⁽²⁾	Contrôle visuel.	(a) Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		Informations erronées.		X	
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences ⁽¹⁾ 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) ⁽²⁾					
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. Totalement inopérant(s).	X	X	

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			mineure	majeure	critique
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	
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 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^{er} octobre 1991.
4. 45% pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
5. 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.
6. 2,2m/5^e pour les véhicules de catégorie M₁, N₁ et N₂.
7. Réceptionné par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
8. Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.
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^{er} juillet 2008.
11. Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (EC) No 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

- (1) Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- (2) 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.
- (3) On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.
- (E) Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Annexe III

EXIGENCES POUR LA FORMATION DE BASE

1. *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
 2. *Méthodes d'essai*
 3. *Appréciation des défauts et non-conformités*
 4. *Exigences légales applicables concernant l'état des véhicules routiers en vue de leur réception*
 5. *Exigences légales applicables concernant le contrôle technique*
 6. *Dispositions administratives relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers*
 7. *Applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration*
-

Annexe IV


Modèle du certificat de contrôle technique Annexe IV

Modèle du certificat de contrôle technique

Logo commercial ou marque figurative	9) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE Page 1/1	
2) Numéro d'immatriculation: XX YYYY (L)		
5) Catégorie du véhicule: CATÉGORIE complété par (Code communautaire)	1) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN	
Marque: MARQUE	4) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE	
Certificat de contrôle valable jusqu'au: 8) JJ.MM.AAAA sous réserve des dispositions de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques		
3) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: le JJ.MM.AAAA 6) Défectuosités et non-conformités constatées: <u>mineures:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i> <u>majeures:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i> <u>critiques:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i> 7) Résultat du contrôle technique: Le véhicule sus-visé est <u>accepté</u> / <u>rejeté</u> / <u>interdit à la circulation</u> 10) Autres informations: 9) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR		
<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>		Identification de l'organisme d'accréditation
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution		<i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i>

ANNEXE V

Modèle du certificat de contrôle technique routier (recto)

	13) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE		
4) Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation)			
6) Catégorie du véhicule: <input type="checkbox"/> N ₂ , <input type="checkbox"/> N ₃ , <input type="checkbox"/> O ₃ , <input type="checkbox"/> O ₄ , <input type="checkbox"/> M ₂ , <input type="checkbox"/> M ₃ , <input type="checkbox"/> T ₅		5) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN	
9) Conducteur: PRÉNOM(S) ET NOM(S)		7) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE	
8) Entreprise effectuant le transport: (a) NOM ET ADRESSE (b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE			
1) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: 2) le JJ.MM.AAAA à 3) HH.MM			
10) Liste de Contrôle			
		Vérfié (d)	Défaut (e)
(0)	Identification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1)	Équipement de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)	Direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)	Visibilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)	Équipement d'éclairage et système électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)	Essieux, roues, pneus, suspension	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)	Châssis et accessoires du châssis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7)	Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8)	Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9)	Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11) Résultat du contrôle			
Conforme			<input type="checkbox"/>
Défectueux			<input type="checkbox"/>
Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défauts ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation			<input type="checkbox"/>
12) Divers/Remarques			
13) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR			
Signature:		INSPECTEUR	CONDUCTEUR
<i>Réserve à l'organisme de contrôle technique</i>			Identification de l'organisme d'accréditation
Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure			

Modèle du certificat de contrôle technique routier (verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- 0.1. Plaques d'immatriculation
- 0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série

1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE

- 1.1. État mécanique et fonctionnement
 - 1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service
 - 1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage
 - 1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs
 - 1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse
 - 1.1.5. Robinet de freinage à main
 - 1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage
 - 1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)
 - 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)
 - 1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression
 - 1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)
 - 1.1.11. Conduites rigides des freins
 - 1.1.12. Flexibles des freins
 - 1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins
 - 1.1.14. Tambours de freins, disques de freins
 - 1.1.15. Câbles de freins, timonerie
 - 1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)
 - 1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge
 - 1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs
 - 1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)
 - 1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque
 - 1.1.21. Système de freinage complet
 - 1.1.22. Prises d'essai
 - 1.1.23. Frein à inertie
 - 1.2. Performances et efficacité du frein de service
 - 1.2.1. Performance
 - 1.2.2. Efficacité
 - 1.3. Performance et efficacité du frein de secours
 - 1.3.1. Performance
 - 1.3.2. Efficacité
 - 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement
 - 1.4.1. Performance
 - 1.4.2. Efficacité
 - 1.5. Performance du système de freinage d'endurance
 - 1.6. Dispositif antiblocage
 - 1.7. Système de freinage électronique
 - 1.8. Liquide de frein

2. DIRECTION

- 2.1. État mécanique
 - 2.1.1. État de la direction
 - 2.1.2. Fixation du boîtier de direction
 - 2.1.3. État de la timonerie de direction
 - 2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction
 - 2.1.5. Direction assistée
- 2.2. Volant de direction et colonne de direction
 - 2.2.1. État du volant de direction
 - 2.2.2. Colonne de direction
- 2.3. Jeu dans la direction
- 2.4. Réglage de la géométrie
- 2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque
- 2.6. Direction assistée électronique

3. VISIBILITÉ

- 3.1. Champ de vision
- 3.2. État des vitrages
- 3.3. Rétroviseurs
- 3.4. Essuie-glace
- 3.5. Lave-glace du pare-brise
- 3.6. Système de désembuage

4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

- 4.1. Phares
 - 4.1.1. État et fonctionnement
 - 4.1.2. Orientation
 - 4.1.3. Commutation
 - 4.1.4. Conformité aux exigences
 - 4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison
 - 4.1.6. Lave-phares
- 4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit
 - 4.2.1. État et fonctionnement
 - 4.2.2. Commutation
 - 4.2.3. Conformité aux exigences
- 4.3. Feux stop
 - 4.3.1. État et fonctionnement
 - 4.3.2. Commutation
 - 4.3.3. Conformité aux exigences
- 4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
 - 4.4.1. État et fonctionnement
 - 4.4.2. Commutation
 - 4.4.3. Conformité aux exigences
 - 4.4.4. Fréquence de clignotement
- 4.5. Feux de brouillard avant et arrière
 - 4.5.1. État et fonctionnement
 - 4.5.2. Orientation
 - 4.5.4. Commutation
 - 4.5.2. Conformité aux exigences
- 4.6. Feu de marche arrière
 - 4.6.1. État et fonctionnement
 - 4.6.2. Commutation
- 4.6.3. Conformité aux exigences
- 4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
 - 4.7.1. État et fonctionnement
 - 4.7.2. Conformité aux exigences
- 4.8. Catadioptrés, marquages signalétique et plaques réfléchissantes arrière
 - 4.8.1. État
 - 4.8.2. Conformité aux exigences
- 4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
 - 4.9.1. État et fonctionnement
 - 4.9.2. Conformité aux exigences
- 4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
 - 4.11. Câblage électrique
 - 4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
 - 4.13. Batterie

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

- 5.1. Essieux
 - 5.1.1. Essieux
 - 5.1.2. Porte-fusées
 - 5.1.3. Roulements de roues
- 5.2. Roues et pneus
 - 5.2.1. Moyeu de roue
 - 5.2.2. Roues
 - 5.2.3. Pneumatiques
- 5.3. Suspension
 - 5.3.1. Ressorts et stabilisateurs
 - 5.3.2. Amortisseurs
 - 5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension
 - 5.3.4. Points de suspension
 - 5.3.5. Suspension pneumatique

6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

- 6.1. Châssis ou cadre et accessoires
 - 6.1.1. État général
 - 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
 - 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)
 - 6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement
 - 6.1.5. Support de la roue de secours
 - 6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage

- 6.1.7. Transmission
- 6.1.8. Supports de moteur
- 6.1.9. Performances du moteur
- 6.2. Cabine et carrosserie
 - 6.2.1. État
 - 6.2.2. Fixation
 - 6.2.3. Porte et poignées de portes
 - 6.2.4. Plancher
 - 6.2.5. Siège du conducteur
 - 6.2.6. Autres sièges
 - 6.2.7. Commandes de conduite
 - 6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
 - 6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
 - 6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections

7. AUTRE MATÉRIEL

- 7.1. Ceintures/boucles de sécurité
 - 7.1.1. Sécurité de montage
 - 7.1.2. État
 - 7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
 - 7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité
 - 7.1.5. Airbag
 - 7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)
- 7.2. Extincteur
- 7.3. Serrures et dispositif antivol
- 7.4. Triangle de signalisation
- 7.5. Trousse de secours
- 7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)
- 7.7. Avertisseur sonore
- 7.8. Tachymètre
- 7.9. Tachygraphe
- 7.10. Limiteur de vitesse
- 7.11. Compteur kilométrique
- 7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)

8. NUISANCES

- 8.1. Système de suppression du bruit
- 8.2. Émissions à l'échappement
 - 8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé
 - 8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
 - 8.2.1.2. Émissions gazeuses
 - 8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression
 - 8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement
 - 8.2.2.2. Opacité
- 8.4. Autres points liés à l'environnement
 - 8.4.1. Pertes de liquides

9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATEGORIES M₂ ET M₃

- 9.1. Portes
 - 9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie
 - 9.1.2. Issues de secours
- 9.2. Système de désembuage et de dégivrage
- 9.3. Système de ventilation et de chauffage
- 9.4. Sièges
 - 9.4.1. Sièges passagers
 - 9.4.2. Siège du conducteur
- 9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours
- 9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout
- 9.7. Escaliers et marches
- 9.8. Système de communication avec les voyageurs
- 9.9. Notices
- 9.10. Exigences concernant le transport d'enfants
 - 9.10.1. Portes
 - 9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux
- 9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite
 - 9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs
 - 9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant
 - 9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux



Annexe VI

Modèle de convention-type pour le contrôle technique en externe

Entre

xxxxxxxxxx, représentée par xxx,
dénommée ci-après *l'organisme de contrôle technique*,

et

XXX, sise à XXX, L-XXXX XXXXX, représentée par XXX,
dénommé(e) ci-après l'entreprise partenaire

Il est convenu ce qui suit:

Chapitre I^{er}. L'objet de la convention

Art. 1^{er}. *L'organisme de contrôle technique* est d'accord pour faire effectuer par son personnel, ci-après dénommé les inspecteurs, le contrôle technique légal des véhicules routiers sur les équipements, appareils et installations mis à disposition et entretenus par l'entreprise partenaire. Pour les besoins de la présente convention ce contrôle technique est appelé contrôle technique en entreprise (CTE).

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions-cadre du CTE et les modalités de son exécution.

Chapitre II. Les obligations de l'entreprise partenaire

Art. 2. (1) En vue de participer au CTE l'entreprise partenaire doit remplir les conditions prévues à l'article 4^{ter}, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'entreprise partenaire tient *l'organisme de contrôle technique* informé de tout changement susceptible d'affecter les autorisations et assurance précitées.

(2) *L'organisme de contrôle technique* est déchargé de toute responsabilité civile pour des préjudices pouvant survenir en relation avec le CTE sauf pour l'entreprise partenaire d'établir une faute ou une négligence à charge des inspecteurs de *l'organisme de contrôle technique*.

Dans les limites de la responsabilité civile qu'elle assume en vertu de l'alinéa 1 l'entreprise partenaire prend fait et cause pour *l'organisme de contrôle technique* et tient celui-ci indemne de toute action susceptible d'être intentée contre celui-ci par un tiers.

(3) L'entreprise partenaire assume les conséquences financières résultant de l'obligation pour *l'organisme de contrôle technique* de refaire des opérations de contrôle technique, due à une quelconque non-conformité des équipements, appareils ou installations utilisés dans le cadre du CTE, qui n'était pas apparente au moment où ont été effectuées les opérations de contrôle technique à répéter.

Art. 3. L'entreprise partenaire est tenue de garantir aux inspecteurs un travail en toute indépendance.

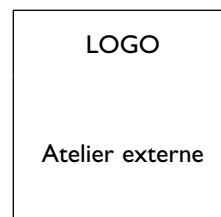
Elle atteste avoir pris connaissance des obligations légales des inspecteurs et des sanctions qui leur sont applicables, sur base notamment des articles 246 et suivants du Code pénal¹, en cas d'inobservation de ces obligations.

Chapitre III. Les obligations de l'organisme de contrôle technique

Art. 4. *L'organisme de contrôle technique* s'engage à faire toutes les diligences utiles pour tenir son offre en matière de CTE adaptée à la demande de la part de l'entreprise partenaire.

Art. 5. *L'organisme de contrôle technique* se tient à la disposition de l'entreprise partenaire pour conseiller celle-ci en matière de conception et de mise en place des équipements et appareils et d'aménagement des installations ainsi qu'en matière de mise en œuvre administrative et opérationnelle du CTE.

¹ Les articles 246 et suivants du Code pénal ont trait à la corruption et au trafic d'influence.



Chapitre IV. L'équipement requis pour le CTE

Art. 6. L'entreprise partenaire doit disposer des équipements, des appareils et des installations repris en annexe I.

Toute modification du régime légal en matière de contrôle technique des véhicules routiers qui oblige à changer ou à compléter les équipements, les appareils ou les installations requis dans les stations de contrôle technique est de plein droit applicable au CTE.

Art. 7. Les équipements, les appareils et les installations doivent se trouver dans un hall fermé dont l'intérieur est protégé contre les intempéries.

L'entreprise partenaire prend les mesures nécessaires pour assurer que les conditions atmosphériques dans les locaux servant au CTE répondent aux standards valables dans les stations de contrôle technique et pour respecter les exigences légales en matière de sécurité et de santé au travail.

Elle veille que lesdits équipements, appareils et installations se trouvent en permanence dans un état de propreté et de fonctionnement correct, notamment du point de vue de leurs dimensions, de leur capacité de charge, de leur méthode et plage de mesure. Le respect desdites conditions est documenté par une information technique écrite à remettre à l'organisme de contrôle technique.

Les équipements et appareils doivent être soumis à un programme d'étalonnage (rattaché à un étalon national ou international), d'entretien et de contrôle réguliers, déterminé en concertation avec l'organisme de contrôle technique et les fabricants concernés.

Art. 8. (1) L'entreprise partenaire marque son accord avec les vérifications et audits périodiques des équipements, appareils et installations effectués par l'organisme de contrôle technique et les auditeurs commis par l'ILNAS, la première vérification ayant lieu dès avant la mise en œuvre du CTE.

A ces fins elle autorise les représentants de l'organisme de contrôle technique et les auditeurs à procéder à des essais sur les équipements et appareils en vue d'une comparaison de ceux-ci destinée à déceler d'éventuelles dérives de mesure.

(2) Elle accepte que les équipements, appareils et installations ayant fait l'objet d'une inspection intervenue dans les conditions du paragraphe 1^{er} porte une marque de contrôle en attestant la conformité aux stipulations de la présente convention et portant la date de son échéance.

(3) Seuls des équipements, appareils et installations portant la marque de contrôle peuvent servir dans le cadre du CTE. Tout remplacement d'un équipement ou d'un appareil doit avant sa mise en service faire l'objet d'une nouvelle inspection de la part de l'organisme de contrôle technique.

(4) L'entreprise partenaire veille aux inspections de sécurité et étalonnages légalement prévus des équipements, appareils et installations servant dans le cadre du CTE.

(5) L'entreprise partenaire est tenue par les exigences qui se dégagent pour le CTE de la norme ISO/CEI 17020 qui s'appliquent en vertu de l'accréditation de l'organisme de contrôle technique.

Chapitre V. Les modalités d'exécution du CTE

Art. 9. En vue de la mise en œuvre du CTE l'entreprise partenaire désigne une personne de contact, qui justifie des compétences utiles sur le plan technique, et qui est chargée d'assumer les relations courantes avec l'organisme de contrôle technique. Elle informe celui-ci dans les plus brefs délais des coordonnées de cette personne ainsi que d'éventuels changements concernant celle-ci.

Art. 10. Le CTE est assuré par des équipes d'au moins 2 inspecteurs.

Art. 11. La durée d'un CTE par garage partenaire porte sur au moins 4 heures d'affilée.

Les inspecteurs affectés au CTE ont droit à une interruption de travail

- de 10 minutes après 2 heures de travail, cette interruption étant à charge de l'entreprise partenaire,
- de 30 à 60 minutes après 4 heures de travail, cette interruption étant à charge de l'organisme de contrôle technique.

Art. 12. Le CTE a lieu sur rendez-vous à convenir, à l'initiative de l'entreprise partenaire, jusqu'à 5 jours ouvrables avant la date du CTE.

Des demandes introduites à plus courte échéance ne sont retenues que dans les limites des disponibilités de l'organisme de contrôle technique.

L'organisme de contrôle technique se réserve de refuser des rendez-vous si le nombre des véhicules n'atteint pas un nombre minimum variant en fonction de la demande globale en matière de CTE.



Tout rendez-vous annulé ou modifié à l'initiative de l'entreprise partenaire à moins de 24 heures avant le CTE convenu autorise *l'organisme de contrôle technique* à mettre à la charge de celle-ci le temps réservé pour le CTE, mais non utilisé à ces fins.

Art. 13. L'entreprise partenaire soumet d'avance à *l'organisme de contrôle technique* par voie électronique un relevé des véhicules à contrôler avec l'indication du numéro d'immatriculation et de la marque des véhicules concernés. En vue des opérations de contrôle concernées, jusqu'à 15% des véhicules repris sur le relevé peuvent être remplacés par d'autres véhicules non repris en vue des opérations de contrôle concernés.

Art. 14. Dès avant le démarrage des opérations de CTE l'opérateur désigné en vertu de l'article 9 procède à la vérification du fonctionnement approprié des équipements et appareils, tout en documentant cette vérification sur la fiche de contrôle, dont le modèle fait l'objet de l'annexe II.

Cette fiche indique la date de la vérification et le résultat des contrôles effectués pour chaque équipement et appareil avec la mention de tout défaut ou non-conformité éventuellement constaté.

La fiche, signée par l'opérateur, est remise contre récépissé aux inspecteurs dès avant le démarrage des opérations de CTE.

Les opérations du CTE ne sont effectuées qu'après la remise de la fiche et à condition que celle-ci ne mentionne pas de défaut ou de non-conformité en relation avec le fonctionnement des équipements et appareils.

Art. 15. Toute non-conformité des équipements, appareils ou installations surgissant au cours des opérations de CTE autorise les inspecteurs de *l'organisme de contrôle technique* à interrompre ces opérations jusqu'au rétablissement des conditions prévues par la présente convention.

Art. 16. En vue de l'exécution des opérations du CTE les inspecteurs peuvent se faire présenter les documents de bord et le certificat de conformité des véhicules à contrôler.

Ils sont autorisés à retirer tout certificat de contrôle technique, toute vignette de conformité ainsi que tout certificat d'immatriculation échu ou invalide et à remettre au représentant de l'entreprise partenaire un nouveau certificat de contrôle technique, une nouvelle vignette de conformité ou un nouveau certificat d'immatriculation qui, le cas échéant, ont une validité provisoire, et sont remplacés par *l'organisme de contrôle technique* avant l'échéance de cette validité.

Art. 17. Toute opération de CTE donne lieu à la remise d'un certificat de contrôle technique du véhicule contrôlé.

Le contrôle complémentaire d'un véhicule refusé, intervenant ou non lors d'un même CTE, comporte l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique.

Chapitre VI. Le mode de rémunération

Art. 18. La tarification du CTE a lieu sur base d'un prix forfaitaire par demi-heure arrêté conformément au règlement grand-ducal du xxxxxx sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Le prix mis en compte porte sur la durée de présence effective des inspecteurs dans les locaux servant au CTE. Cette durée inclut l'interruption de 10 minutes que *l'organisme de contrôle technique* fait valoir en application de l'article 11, alinéa 2.

Chaque demi-heure entamée compte pour une demi-heure entière.

Les frais administratifs et de déplacement de *l'organisme de contrôle technique* sont mis en compte moyennant un forfait de 30 euros.

Art. 19. *L'organisme de contrôle technique* et l'entreprise partenaire conviennent d'évaluer ensemble les possibilités conduisant à pérenniser leur partenariat sous forme d'application de tarifs dégressifs et autres mesures similaires.

Les mesures à appliquer font l'objet d'un avenant à la présente convention.

Chapitre VII. Les conditions et la durée de validité de la convention

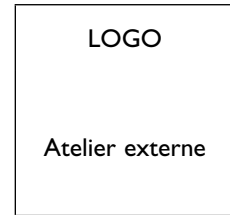
Art. 20. (1) La présente convention est conclue pour une durée de cinq ans et prend cours le xxxxxxxx.

(2) Sauf dénonciation de la convention par une des parties à son échéance, moyennant un préavis par lettre recommandée avec accusé de réception d'au moins douze mois, elle est reconduite tacitement pour de nouveaux termes consécutifs de trois ans.

Une dénonciation anticipée de la convention peut se faire avec un préavis d'au moins douze mois.

(3) Il appartient à la partie la plus diligente de saisir la réunion des parties de tout changement qu'elle juge indiqué d'apporter aux rapports stipulés par la présente convention.

Tout changement est décidé du commun accord des parties et fait l'objet d'un avenant à la présente convention.



Art. 21. L'entreprise partenaire s'engage à participer au CTE avec *l'organisme de contrôle technique* sur une base exclusive, et à n'admettre sur son site d'exploitation servant au CTE l'activité aux mêmes fins d'aucun autre organisme de contrôle technique.

Chapitre VIII. L'interprétation de la convention et le règlement des différends

Art. 22. La nullité ou toute autre forme de vice qui affecterait une ou plusieurs clauses de la présente convention n'affecte en rien la validité de la convention ou celle des autres clauses que celle-ci comporte.

En cas de clause déclarée nulle ou affectée d'un vice, les parties s'accordent dans les meilleurs délais pour la remplacer par voie d'avenant.

Le fait, par l'une ou l'autre partie de ne pas exiger l'exécution par l'autre partie de l'une quelconque de ses obligations, n'affecte en aucune façon le droit de demander ladite exécution à une date ultérieure et ne peut donc être considéré comme une renonciation aux droits découlant desdites obligations.

Art. 23. Le droit luxembourgeois est applicable à la présente convention.

Tout différend découlant de la présente convention ou en relation avec celle-ci fait l'objet d'une tentative d'accord amiable entre les parties.

Si l'interprétation ou l'application de la présente convention donne lieu à un différend qui n'a pas pu être réglé à l'amiable entre parties dans un délai de douze mois, chacune des deux parties peut recourir à l'arbitrage.

Si dans les trois mois à compter de la demande d'arbitrage émanant de l'une des parties, il n'y a pas d'entente sur le choix du ou des arbitres, l'une quelconque des parties peut demander au président du Conseil d'Etat de désigner un arbitre unique devant lequel le différend est renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale est obligatoire pour les parties.

Pour le surplus le Titre unique «Des arbitrages» du Livre III du Nouveau Code de procédure civile est applicable.

Fait à _____, le XX XX XXXX en autant d'exemplaires que de parties.

Pour *l'organisme de contrôle technique*

XXXX
XXXX

Pour XXXX

XXXX
XXXX

ANNEXE 1: Équipements et installations requis pour le CTE

1. freinomètre à rouleaux (A1, A2, A3, A4), avec blocage automatique du résultat de l'essai à la fin de celui-ci
 (A1) peut être remplacé par un décéléromètre pour le contrôle des freins de tracteurs et de machines
 (A2) les freinomètres à rouleaux destinés à l'inspection de véhicules d'une masse supérieure à 3,5t doivent correspondre aux exigences des normes ISO 21069-1 et ISO 21069-2
 (A3) pour l'inspection de motocycles le freinomètre doit disposer d'un mode manuel permettant son activation et d'une plaque de guidage adaptée
 (A4) freinomètre adapté à l'utilisation de véhicules munis d'une traction à toutes roues motrices
 2. manomètre (A2), muni d'un tuyau de raccordement ISO d'une longueur d'au moins six (6) m
 (A2) seulement requis pour le contrôle de véhicules équipés d'un système de freinage à air comprimé
 3. ripomètre
 4. luminoscope
 5. pont-élévateur ou fosse d'inspection, éclairé de façon adéquate et équipé d'un cric et d'une lampe du type baladeuse
 6. analyseur de gaz (A3), fonctionnant sur base de rayons infrarouges et permettant la mesure de la teneur des gaz d'échappement en CO (%) ainsi que de la valeur 'λ' d'un système de régulation catalytique à trois voies
 (A3) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence ou gaz)
 7. opacimètre (A4), fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption 'k'
 (A4) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)
 et immatriculés depuis plus de dix (10) mois
 8. détecteur de jeu
 9. extincteur, dûment contrôlé et certifié, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
 10. trousse de premier secours, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
 11. installations sanitaires (vestiaire, lavabo, toilette)
 12. équipement de bureau (pupitre, chaise, fax, photocopieur)
 13. ligne téléphonique, y compris un téléphone fixe ou portable
 14. un accès Internet à haut débit, type DSL permettant une connexion VPN entre l'atelier de l'entreprise-CTE et le site de l'organisme de contrôle technique
- Les différents appareils de mesure doivent de préférence être disposés en ligne droite et à l'intérieur d'un hall couvert et chauffé.
- Suivant les spécifications de l'équipement, il se peut que pour certaines catégories de véhicules son utilisation n'est pas possible. Il appartient au garage-partenaire de s'assurer qu'il dispose d'un équipement adéquat lorsqu'il accepte des véhicules pour une session de contrôle technique en entreprise.
- Afin d'éviter tout accident grave, il est strictement interdit de contrôler des remorques sur des ponts élévateurs.
- Le contrôle technique périodique des motocycles ne pourra être effectué que si le freinomètre répond aux exigences techniques requises (le freinomètre doit être équipé d'un mode de contrôle pour les motocycles).
- Toutes les mesures réalisées doivent être rattachées à un étalon national ou international! A condition que la preuve de ce raccordement est difficilement réalisable pour des raisons techniques, l'organisme de contrôle technique peut s'accorder avec le garage-partenaire sur une éventuelle réalisation d'une intercomparaison aux fins de déterminer la fiabilité des équipements de mesure du garage partenaire. Ceci ne dispense pas ultérieurement le garage-partenaire de s'acquitter des obligations afférentes pour lesquels il s'est engagé dans la convention.

ANNEXE 2: Spécimen - formulaire pour documenter le contrôle de fonctionnement des équipements d'inspection

<p>FORMULAIRE</p> <p>CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS</p>	<p>Validation :</p>
<p>Vérification :</p>	

Entreprise CTE conventionnée :	Équipement technique d'inspection / Technische Prüfgeräte :		Échéance/Fälligkeit	État/Zustand "conforme":	
				Oui/ ja (*)	Non/nein
<p>Date / Datum:</p> <p>Paraphe et/ou Cachet du Chef de service, ou son délégué, de l'entreprise CTE. / Unterschrift und/oder Stempel vom Abteilungsleiter oder seines Beauftragten.</p>	Opacimètre / Diesel-Abgastester	E1			
	Analyseur de gaz / Benzin-Abgastester				
	Ripomètre / Radlaufester (1)	R3			
	Freinomètre / Bremsprüfstand (2)	B3			
	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L3			
	Ripomètre / Radlaufester (1)	R1			
	Freinomètre / Bremsprüfstand (2)	B1			
	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L1			
	Réglophare / Scheinwerfereinstellger.	L2			
	Équipement annexe / Sonstige Ausrüstung:				
Détecteur jeux/Achsspieldetektor (1)	de /				

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la 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;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés; les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er} - La réception des véhicules routiers

Art. 1^{er}. (1) Tout type de véhicule routier, visé par

- la directive 2002/24/CE modifiée 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,
- la directive 2003/37/CE modifiée 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 interchangeable tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules et abrogeant la directive 74/1450/CEE, ou
- la directive 2007/46/CE modifiée 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, doit faire l'objet d'une réception par type européenne.

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type européenne est désigné «type de véhicule homologué».

(2) Tout type de véhicule routier pour lequel il n'existe pas de réception par type européenne en cours de validité doit faire l'objet d'une réception par type nationale, établie par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé «SNCA».

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type nationale est désigné «type de véhicule agréé».

Art. 2. La réception d'un type de véhicule selon les dispositions de l'article 1^{er} fait l'objet d'un procès-verbal de réception qui doit contenir au moins les données techniques devant figurer sur le certificat d'immatriculation à établir pour les véhicules correspondant à ce type.

Lorsqu'il s'agit d'une réception par type européenne, le procès-verbal est dénommé «titre d'homologation».

Art. 3. (1) Une réception nationale individuelle est délivrée pour un véhicule, à condition:

- a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et
- b) que ce véhicule réponde aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
 - d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
 - d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
 - de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(2) Une réception nationale individuelle à titre personnel peut être délivrée dans les conditions du paragraphe 1^{er} pour un véhicule importé sur demande du propriétaire ou détenteur au moment où celui-ci établit sa résidence normale au Luxembourg, à condition:

- a) que ce véhicule ait été immatriculé en dernier lieu dans le pays de provenance du propriétaire ou détenteur au nom de celui-ci,
- b) que le propriétaire ou détenteur puisse documenter sa situation régulière au Luxembourg conformément aux exigences de l'article 12, paragraphe 6.

(3) La réception nationale individuelle d'un véhicule donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique «REMARQUES» du certificat d'immatriculation de ce véhicule, établissant que cette réception est intervenue dans les conditions du paragraphe 1^{er} ou dans celles du paragraphe 2.

Art. 4. (1) Lorsqu'un véhicule routier est conforme à un type de véhicule homologué ou à un type de véhicule agréé, il est considéré respectivement comme «véhicule homologué» ou «véhicule agréé». Un véhicule homologué ou agréé est exempt de la réception nationale individuelle en vue de son immatriculation au Luxembourg, sauf si son propriétaire ou détenteur ne peut pas présenter un certificat de conformité européen ou national valable.

(2) Lorsqu'un véhicule homologué ou agréé est modifié ou transformé au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou modifié

moyennant l'incorporation ou le montage de systèmes ou composants non homologués ou non homologués pour ce véhicule, il doit, en vue de son immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception nationale individuelle, établie par la SNCA.

Art. 5. (1) Aux fins d'une réception par type nationale ou d'une réception nationale individuelle selon les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 2, ou de l'article 4, la SNCA peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa 1 peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par le constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. Le cas échéant, la SNCA peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

(2) Si un véhicule a subi une modification, transformation ou réparation de nature à changer une des caractéristiques techniques figurant sur son titre d'homologation ou autre procès-verbal de réception, son certificat de conformité ou son certificat d'immatriculation, la réception nationale individuelle du véhicule se fait sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur du véhicule, soit par l'atelier de transformation visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés au paragraphe 1^{er}. Cette note décrit la modification, transformation ou réparation effectuée et comporte l'attestation que cette modification, transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes, et qu'elle n'affecte ni la sécurité ni le comportement environnemental du véhicule.

Art. 6. (1) Les véhicules routiers dont la validité de la réception par type européenne est échue peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens des directives européennes visées à l'article 1^{er}, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10% du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules de la catégorie M1 ou 30% du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules d'une catégorie autre que la catégorie M1, qui ont été immatriculés au Luxembourg au cours des douze mois avant ladite échéance.

(2) L'immatriculation visée au paragraphe 1^{er} ne peut être accordée après un délai de six mois suivant l'échéance de la validité de la réception par type européenne que sur autorisation spéciale du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé «le ministre».

L'autorisation ministérielle est délivrée à condition que la demande afférente indique les motifs de l'immatriculation des véhicules de fin de série concernés et comporte les numéros d'identification de ces véhicules. Les véhicules visés par cette autorisation doivent être présentés à l'immatriculation:

- dans les douze mois à compter de l'échéance de la validité de la réception par type européenne, s'il s'agit de véhicules complets ayant été construits en une seule étape;
- dans les dix-huit mois à compter de l'échéance de la validité de la réception par type européenne, s'il s'agit de véhicules complétés, ayant été construits en plusieurs étapes.

Chapitre 2 - L'immatriculation des véhicules routiers

Art. 7. (1) Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 2, 3 et 4, tout véhicule routier appartenant à ou étant détenu par une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg ou appartenant à ou étant détenu par une personne morale qui y a son siège social ne peut être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg qu'à condition d'y avoir été dûment immatriculé et d'être couvert par un certificat d'immatriculation valable.

Les cycles, les cycles à pédalage assisté, les cycles électriques, les véhicules destinés à être traînés par des cycles, les véhicules à moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, les véhicules automoteurs qui, par construction, ne dépassent pas une vitesse de 6 km/h, les fauteuils roulants à moteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h, les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h sans dépasser 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg, les véhicules traînés non destinés au transport de personnes, les véhicules militaires et les véhicules de l'Armée ne doivent pas faire l'objet d'une immatriculation.

Les véhicules militaires autres que les véhicules de l'Armée ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert de plaques rouges, dans les conditions des articles 39 et 40.

Les véhicules soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans être soumis au contrôle technique périodique en vertu des dispositions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert d'une vignette de conformité en cours de validité.

(2) L'obligation d'immatriculation au Luxembourg pour un véhicule n'est pas donnée lorsque celui-ci est mis à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg, par le propriétaire ou détenteur, personne physique ou morale ayant respectivement sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse, à condition que la personne qui en dispose utilise elle-même le véhicule en sa qualité de salarié, d'administrateur ou de gérant du propriétaire ou détenteur, et que le véhicule soit valablement immatriculé dans le pays où le propriétaire ou le détenteur a respectivement sa résidence normale ou son siège social.

(3) Un véhicule qui est soumis à l'immatriculation au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, mais qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale qui n'y a pas son siège social, ne peut être immatriculé au Luxembourg que dans les conditions suivantes:

a) lorsque ce véhicule est mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg d'affilée par une personne physique y ayant sa résidence normale, dans des circonstances autres que celles du paragraphe 2, ou par une personne morale y ayant son siège social, l'immatriculation du véhicule doit avoir lieu au plus tard un mois après la prédite mise en circulation;

b) lorsqu'il est destiné à être exporté endéans les trois mois après son immatriculation, à condition que le dernier vendeur du véhicule soit une personne ayant sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, et que le propriétaire ou le détenteur au nom duquel le véhicule est immatriculé est identifié, dans le cas d'une personne physique, sur base du document prévu à l'article 12, paragraphe 8, et dans le cas d'une personne morale, sur base d'une pièce justificative documentant son siège social; dans ce cas, le véhicule doit être pourvu des plaques d'immatriculation visées à l'article 21, sous g), qui sont délivrées par la SNCA.

(4) Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie, dans des circonstances autres que celles visées au paragraphe 2, de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, elle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 1^{er} dans un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement de la résidence normale ou du siège social au Luxembourg.

(5) Tout véhicule routier appartenant à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse et qui y est autorisée à faire de la location de véhicules routiers sans chauffeur peut, sur base du document d'immatriculation établi par les autorités compétentes de cet État, être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg par une personne y ayant sa résidence normale ou son siège social, à condition que le véhicule en question ait été mis à la disposition de cette personne sur base d'un contrat de location et qu'il ne soit pas maintenu en circulation sur la voie publique au Luxembourg au-delà d'un mois suivant la date de conclusion de ce contrat.

Toute personne mandatée à cet effet par une société autorisée à faire la location de véhicules routiers sans chauffeur au Luxembourg peut y conduire, même si elle y a sa résidence normale, un véhicule de location sans chauffeur immatriculé dans un autre pays, à condition que cette conduite ne se fasse qu'à la seule fin soit de conduire le véhicule en question à un lieu de dépôt, soit de le ramener au lieu d'origine de sa mise en location au Luxembourg ou à l'étranger.

(6) Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1^{er} à 5, le ministre peut, dans des cas exceptionnels et sur demande dûment motivée:

- a) accorder une dispense temporaire d'immatriculation pour des véhicules utilisés pour des missions particulières ou pour des missions à durée limitée;
- b) autoriser une immatriculation temporaire, pour une durée ne dépassant pas six mois, d'un véhicule qui, en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne peut pas faire l'objet d'une immatriculation au Luxembourg;
- c) autoriser l'immatriculation à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne:
 - de justifier d'attaches professionnelles au Luxembourg, sans que ces attaches professionnelles ne dérivent toutefois d'un contrat de travail avec un employeur établi au Luxembourg,
 - d'établir que l'utilisation du véhicule à immatriculer se fait dans le cadre de ou en relation avec l'exercice d'une activité professionnelle principale au Luxembourg au titre de travailleur indépendant, pour laquelle elle est dûment autorisée et soumise à l'imposition fiscale luxembourgeoise, et
 - d'établir qu'elle est affiliée à un organisme de sécurité sociale au Luxembourg, sinon de justifier qu'une telle affiliation n'est légalement pas requise dans son cas particulier.

(7) Lorsque le certificat d'immatriculation d'un véhicule est restitué à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation au nom du même propriétaire ou détenteur, l'ancien véhicule peut rester immatriculé temporairement sur demande de ce propriétaire ou détenteur.

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

(8) Lorsque pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg rien ne s'oppose du point de vue technique et sécurité à la mise en circulation sur la voie publique de ce véhicule, mais qu'un ou plusieurs documents requis en vue de l'immatriculation du véhicule ne répondent pas à toutes les exigences administratives, les non-conformités constatées étant toutefois susceptibles de pouvoir être redressées endéans la durée de l'immatriculation provisoire, ce véhicule peut faire l'objet d'une immatriculation provisoire, pour une durée maximale de trois mois; dans ce cas, seule la partie I du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, est délivrée.

(9) L'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs propriétaires ou détenteurs est exclue.

Toutefois, au cas où un véhicule destiné à être immatriculé au Luxembourg appartient à plusieurs propriétaires, la demande en vue de l'immatriculation de ce véhicule peut comporter les données de tous ces propriétaires et spécifier celui dont les données vont figurer sur le certificat d'immatriculation. Dans ce cas, la mention «Véhicule appartenant à plusieurs propriétaires» est inscrite à la rubrique «REMARQUES» du certificat d'immatriculation.

(10) Un véhicule qui a été immatriculé en vertu du paragraphe 4, sur base d'une réception nationale individuelle à titre personnel, ne peut pas faire l'objet d'une transcription au Luxembourg.

(11) Les données des véhicules immatriculés au Luxembourg, qui sont traitées sur support informatique et qui comportent au moins les informations prévues à l'annexe 1, sont collectées et transmises au ministre par la SNCA.

Les données concernant les véhicules sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique agréés, dans la mesure où ces données sont nécessaires aux fins d'une exécution des opérations de contrôle technique en conformité avec les exigences afférentes du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Art. 8. (1) Un véhicule ne peut être couvert, selon le cas, que par un seul certificat d'immatriculation ou un seul certificat d'immatriculation temporaire dont la durée de validité tient compte des dispositions de l'article 7.

(2) Le certificat d'immatriculation d'un véhicule est délivré sur base du certificat de conformité européen ou national valable relatif à ce véhicule ou, à défaut d'un tel certificat, sur base du procès-verbal de la réception nationale individuelle du véhicule. Le certificat d'immatriculation est remis par la SNCA au propriétaire ou détenteur du véhicule concerné ou à une personne que celui-ci a mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule est sujette au paiement de la taxe afférente prévue au règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

(3) Le certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule est remis au propriétaire ou détenteur de ce véhicule par la SNCA ou par une personne que celle-ci a déléguée à ces fins en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 7.

(4) La vignette de conformité d'un véhicule est délivrée par la SNCA, sur le vu soit du véhicule qui doit en être muni, soit de son certificat de conformité européen, de son certificat de conformité national ou de sa réception individuelle nationale.

Elle est valable pendant l'année de sa délivrance ainsi que pendant les quatre années suivantes. Son attribution est sujette au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14^o.

Art. 9. (1) Le certificat d'immatriculation se compose d'une partie I et d'une partie II, dont chacune est pliable en quatre volets, d'une hauteur de 10,5 cm et d'une largeur de 7,45 cm. Ces parties sont conformes au modèle reproduit à l'Annexe 2.

La partie I du certificat d'immatriculation est de couleur grise et la partie II est de couleur jaune.

La partie I et la partie II du certificat d'immatriculation mentionnent au moins les données prévues à l'Annexe 1.

Les certificats d'immatriculation sont protégés contre la falsification moyennant l'insertion de graphismes géométriques, d'un filigrane représentant les armoiries du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que d'impressions fluorescentes, représentant des véhicules routiers schématisés.

(2) Le certificat d'immatriculation temporaire est de couleur blanche. Il a une hauteur de 29,7 cm et une largeur de 21 cm.

Il est établi suivant le modèle reproduit à l'Annexe 3 et mentionne au moins les données reprises sur ce modèle.

(3) Le document émis en vue de l'immatriculation dans un pays étranger, d'un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg est délivré sous forme de la restitution des deux parties du certificat d'immatriculation, portant l'inscription «véhicule non immatriculé» placée en diagonale sur le document invalidé.

(4) La vignette de conformité correspond à un modèle agréé par le ministre. Les dimensions et la couleur de cette vignette peuvent varier selon le type de véhicule ou selon l'année de leur délivrance.

Art. 10. Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg ou de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique ou de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg, le requérant est tenu de présenter à la SNCA une demande écrite et signée, dont le modèle est approuvé par le ministre, et d'y joindre les pièces justificatives requises, selon le cas, en vertu de l'article 11, afin de documenter:

- a) les droits de propriété sur le véhicule;
- b) le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA);
- c) le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers;
- d) la couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs;
- e) la conformité technique du véhicule à un type réceptionné;
- f) la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur du véhicule;
- g) le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ainsi que du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14^o;
- h) la couverture du véhicule par un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré dans les conditions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955;

- i) l'existence de toute autorisation requise en vertu de la loi précitée du 14 février 1955 ou du présent règlement ou en vertu d'autres lois ou règlements régissant la réception et l'immatriculation du véhicule;
- j) l'identité de la personne ayant introduit ou présenté la demande en question.

Art. 11. (1) Aux fins de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule neuf, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8.

Si le véhicule à immatriculer a parcouru au moins 1.500 km, il y a lieu de produire en outre une ou plusieurs déclaration (s) attestant le kilométrage effectivement parcouru par le véhicule en question. Dans ce cas, l'année de fabrication du véhicule est considérée comme année de sa première mise en circulation; à défaut de connaître l'année de fabrication exacte d'un véhicule, celle-ci est déterminée par la SNCA sur base des documents et des informations dont celle-ci dispose.

(2) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription au Luxembourg d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé à l'étranger, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (b).

Lorsque ce véhicule a été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen pendant au moins six mois et qu'il a parcouru au moins 6.000 km, le document prévu à l'article 12, paragraphe 2, n'est pas exigé.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois depuis plus de quatre ans, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (a) ou (b).

(3) Aux fins de la transcription d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (a). Lorsque ce véhicule a été immatriculé au nom d'une personne décédée et qu'il est transcrit au nom du conjoint survivant, le timbre de chancellerie prévu à l'article 12, paragraphe 7, n'est pas exigé.

Lorsque, au moment de sa transcription, ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois depuis plus de quatre ans, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (b).

(4) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule neuf ou d'occasion dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b), il y a lieu de produire, selon le cas, les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2 ou 3, à l'exception du document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

(5) Aux fins de l'immatriculation d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'un véhicule de secours, d'un taxi, d'un corbillard, d'une voiture de location ou d'un véhicule de location sans chauffeur, il y a lieu de produire, outre les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2, 3 ou 4, un document attestant l'autorisation du propriétaire ou détenteur du véhicule visé d'exercer l'activité à laquelle ce véhicule est destiné.

(6) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un détenteur, le propriétaire de ce véhicule doit y marquer son accord par écrit.

(7) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription d'un véhicule qui a fait l'objet d'une modification ou transformation au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, la SNCA peut requérir la production, outre les pièces justificatives requises en vertu des paragraphes 1^{er} à 6, d'une attestation de modification ou de transformation établie suivant le modèle reproduit à l'Annexe 4 soit par l'atelier visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés à l'article 5, paragraphe 1^{er}.

Aux fins de l'obtention d'un nouveau certificat d'immatriculation pour un véhicule immatriculé qui a fait l'objet soit d'une réparation, soit d'une modification ou transformation au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 5, 9 et 10 sous (b) ainsi que, au cas où la SNCA l'exige, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa précédent.

(8) Aux fins de la délivrance du document prévu à l'article 9, paragraphe 3, pour un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire le document prévu à l'article 12, paragraphe 1^{er}. Si ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Art. 12. (1) Aux fins de documenter les droits de propriété relatifs à un véhicule routier, il y a lieu de produire une facture, un contrat de vente, une déclaration de cession, un acte notarié, un certificat de succession délivré par le receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ou un certificat de vente publique délivré par un huissier de justice ou un document en tenant lieu, le ou les documents produits devant satisfaire aux conditions suivantes:

- tout document doit permettre l'identification sans équivoque du véhicule, du vendeur ou cédant de ce véhicule ainsi que de son acheteur ou acquéreur, dans les formes de l'article 13, paragraphe 7;
- les documents en question doivent émaner soit du constructeur du véhicule ou de son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit de la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion.

Lorsque le véhicule a fait l'objet d'une ou de plusieurs cessions de propriété depuis la vente soit par le constructeur ou par son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit par la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion, il y a lieu de produire les pièces justificatives qui permettent de documenter de façon non équivoque toutes les cessions de propriété successives. Toutefois, la documentation des cessions de propriété antérieures n'est pas exigée, lorsque parmi les propriétaires successifs du véhicule qui n'ont pas fait procéder à une immatriculation de ce véhicule, il y a une personne justifiant, soit au moyen d'un numéro TVA européen valable, soit au moyen d'une pièce justificative officielle du pays d'établissement de cette personne documentant la légalité de cet établissement et datant de moins de six mois, être en possession d'une autorisation de faire le commerce dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse. Il en est de même lorsqu'un notaire, un huissier de justice, un receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifie une cession de propriété intermédiaire.

(2) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), il y a lieu de produire le ou les documents prévus au paragraphe 1^{er}, à condition pour ces documents de faire mention de façon non équivoque du numéro de TVA luxembourgeois ou européen du vendeur du véhicule ou du propriétaire au nom duquel est sollicitée l'immatriculation du véhicule au Luxembourg, soit la quittance relative au paiement de la TVA, soit un certificat de franchise ou un autre certificat délivré par l'Administration de l'enregistrement et des domaines et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation relative à la TVA.

(3) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers, il y a lieu de produire soit une des vignettes («705» ou «ATV») prévues par la réglementation douanière de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), soit un certificat délivré par l'Administration des douanes et accises et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation douanière.

(4) Aux fins de documenter pour un véhicule routier l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, il y a lieu de produire une attestation d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée à cette fin et certifiant la couverture du véhicule par une police d'assurance en cours de validité le jour de la délivrance du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité.

L'attestation d'assurance doit être conforme au modèle approuvé par le ministre et comporter au moins les indications suivantes: les nom(s), prénom(s) et adresse du titulaire de la police d'assurance ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social, le nom et la signature de la compagnie d'assurance, les dates de prise d'effet et d'expiration de l'attestation ainsi que, pour les véhicules, leur numéro d'immatriculation et leur numéro d'identification.

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

(6) Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier, celui-ci doit faire l'objet d'une inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre. A défaut d'un tel enregistrement, il y a lieu de produire:

- dans le cas d'une personne physique, un certificat de résidence datant de moins d'un mois, délivré par la commune territorialement compétente et attestant la résidence normale de cette personne;
- dans le cas d'une personne morale ayant son siège social au Luxembourg, un extrait du Registre de commerce et des sociétés datant de moins d'un mois et attestant que la personne visée est légalement établie au Luxembourg.

(7) Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, il y a lieu d'apposer des timbres de chancellerie sur la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, d'une valeur représentant le montant de la taxe due.

(8) Aux fins de l'identification d'une personne physique et de la vérification de sa signature, la présentation d'un passeport, d'une carte d'identité ou de tout autre document permettant cette identification et vérification est exigée.

(9) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé, il y a lieu de produire:

- a) les parties I et II du certificat d'immatriculation, si l'immatriculation précédente a eu lieu au Luxembourg;
- b) le document d'immatriculation étranger ainsi que, le cas échéant, le certificat de contrôle technique étranger, si le véhicule a précédemment été immatriculé à l'étranger ou, à défaut du document d'immatriculation étranger, un certificat attestant la cessation, l'invalidation ou l'expiration de l'immatriculation antérieure ainsi que le retrait, l'invalidation ou la destruction, par l'autorité compétente, du document afférent.

(10) Aux fins de documenter la situation régulière d'un véhicule en matière du contrôle technique, il y a lieu, selon le cas, de produire:

- a) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme autorisé à cette fin dans un pays de l'Espace Économique Européen ou de la Suisse;
- b) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg en vertu de l'article 4^{ter}, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 13. (1) Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'un certificat d'immatriculation, d'une partie d'un certificat d'immatriculation ou d'une vignette de conformité donne droit à la délivrance d'un duplicata par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée.

Un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au propriétaire du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin.

La délivrance d'un duplicata d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 hormis le cas du vol d'un document, attesté par une déclaration de vol établie par un fonctionnaire de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Dans les hypothèses susmentionnées, la délivrance d'un duplicata d'une vignette de conformité est soumise au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14^o.

(2) Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule prévue à l'Annexe 5, dûment complétée et signée. Cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.

A l'information visée à l'alinéa précédent, il y a lieu de joindre:

- la partie I et la partie II du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est cédé, vendu, exporté, détruit ou mis hors d'usage;
- la partie I du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est temporairement mis hors circulation sur la voie publique.

Aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre pays d'un véhicule qui a été immatriculé au Luxembourg et qui y a été définitivement mis hors circulation, le propriétaire de ce véhicule peut se faire délivrer par la SNCA le document prévu à l'article 9, paragraphe 3, dans les conditions de l'article 11, paragraphe 8.

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

Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse dans le dossier d'immatriculation concerné, sans frais pour le requérant. A défaut, la personne concernée doit, en vue de cette transcription, justifier sa situation régulière au Luxembourg en produisant le document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

(4) Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier peut mandater par écrit une autre personne aux fins de procéder pour son compte à une des opérations visées à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 11, à l'article 36, paragraphe 2, ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article, à condition que le mandat mentionne:

- les coordonnées du mandataire et du mandant,
- l'opération et le véhicule sur lesquels porte le mandat,

et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.

Toute personne justifiant d'une autorisation de faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse est de plein droit autorisée à faire procéder pour compte de ses clients aux opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

(5) Si une des opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article est demandée pour compte d'une personne mineure, tout document présenté dans le cadre de cette opération doit être signé par une personne en droit d'exercer l'autorité parentale du mineur concerné.

(6) Chaque document à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doit être présenté en version originale ou, exception faite des documents prévus à l'article 12, paragraphes 3, 7, 9 et 10, sous forme d'une copie certifiée conforme à l'original par l'auteur du document original, un notaire, un fonctionnaire de la Police grand-ducale, un représentant d'une autorité communale, ou un agent de la SNCA mandaté à cette fin.

(7) Les documents à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doivent permettre l'identification du véhicule visé par son numéro d'identification, pour autant que le véhicule en soit pourvu, ainsi que l'identification, pour les personnes physiques concernées par les opérations visées, par leur numéro d'identification prévu par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques et, pour les personnes morales concernées par ces opérations, par leur numéro d'identité prévu par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant

l'identification numérique des personnes physiques et morales. A défaut de disposer des renseignements qui précèdent, l'identification du véhicule ou de la personne concernée par l'opération visée peut se faire par tout moyen équivalent.

(8) La SNCA est autorisée à établir et à retenir une copie de tout document qui lui est présenté dans le cadre des opérations visées au présent article ainsi qu'à l'article 11.

Tout document d'immatriculation ayant été établi par une autorité d'un pays étranger qui est présenté dans le cadre d'une des opérations visées à l'alinéa 1 est retenu par la SNCA. Sur leur demande, la SNCA renvoie aux autorités étrangères les documents que celles-ci ont délivrés et qu'elle a retenus.

Si dans le cadre de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse un certificat de contrôle technique étranger en cours de validité, relatif à ce véhicule, est présenté, la SNCA mentionne sur ce certificat la durée de validité résiduelle de celui-ci, conformément aux dispositions prévues à cette fin au paragraphe 2 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

(9) Le mandat pour signer le contrat relatif à la vente d'un véhicule, la déclaration relative à la cession d'un véhicule, la déclaration relative au kilométrage parcouru par un véhicule ou la déclaration relative à la perte d'un document doit être exprès et écrit. La signature du mandant doit dans ce cas être légalisée dans les formes du paragraphe 6.

Art. 14. (1) La validité du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque:

- a) l'échéance de validité est atteinte;
- b) le document a été perdu ou il a été retiré par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises;
- c) le véhicule a été perdu ou volé;
- d) le véhicule a été déclaré détruit ou hors usage;
- e) le véhicule est cédé à un nouveau propriétaire;
- f) le véhicule a été modifié ou transformé conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955;
- g) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans; cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques;
- h) pour un véhicule soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans;
- i) pour un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques.

(2) Dans l'hypothèse du point d) du paragraphe 1^{er}, l'immatriculation du véhicule concerné cesse de plein droit. La SNCA en saisit les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.

(3) L'expiration du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier oblige son titulaire à se faire délivrer un nouveau certificat en vue de la remise en circulation du véhicule concerné, qui n'est émis qu'à condition que la raison à l'origine de l'expiration du certificat d'immatriculation antérieur n'existe plus. Dans les cas visés aux points a), b), c) et f) du paragraphe 1^{er}, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ne requiert pas de nouvelle procédure d'immatriculation.

Dans l'hypothèse du point f) du paragraphe 1^{er}, le propriétaire ou le détenteur du véhicule concerné doit, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation faire soumettre le véhicule au contrôle de conformité prescrit à l'article 4, paragraphe 4, de la loi précitée du 14 février 1955. Dans ce cas, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation se fait dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 7, alinéa 2.

Art. 15. La fiche caractéristique des véhicules de l'Armée comporte les indications suivantes:

- le signe distinctif spécial de l'Armée;
- le numéro d'identification du véhicule;
- un numéro d'identité;
- la marque du véhicule;
- le carburant du véhicule;
- la cylindrée et la puissance du véhicule.

Chapitre 3 - L'identification des véhicules routiers et les modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation

Section 1 - Les modes d'identification des véhicules routiers

Art. 16. L'identification des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg se fait au moyen:

- d'un numéro d'identification qui y est attribué par son constructeur ou le mandataire de celui-ci, ainsi que
- d'un numéro d'immatriculation, attribué par le ministre et repris sur la ou les plaques d'immatriculation dont le véhicule est muni.

Section 2 - Les numéros d'identification des véhicules routiers

Art. 17. Tout véhicule routier doit porter un numéro d'identification qui est frappé visiblement et lisiblement dans le châssis ou le cadre du véhicule par le constructeur ou par son mandataire. Ce numéro est différent pour chaque véhicule routier immatriculé au Luxembourg.

Le numéro d'identification est composé au minimum de trois et au maximum de dix-sept caractères alphanumériques. Ces caractères doivent avoir une hauteur de 7 mm et être séparés de toute autre inscription de façon qu'aucune confusion ne soit possible. Pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers, il suffit d'une hauteur minimale de 4 mm. Si le numéro comprend dix-sept caractères, les trois premiers doivent représenter le code d'identification mondial du constructeur du véhicule concerné.

Art. 18. Les véhicules routiers qui répondent aux dispositions du règlement 19/2011/UE précité sont réputés satisfaire aux dispositions de l'article 17. Il en est de même pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers qui répondent aux dispositions de la directive modifiée 93/34/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Art. 19. Les dispositions des articles 17 et 18 ne sont pas applicables:

- aux motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers ayant été mis en circulation avant le 26 novembre 1975;
- aux autres véhicules routiers ayant été mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1971.

Section 3 - Les numéros d'immatriculation des véhicules routiers

Art. 20. Le numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier lors de son immatriculation est le premier numéro disponible dans la série courante telle que définie dans l'Annexe 6.

Art. 21. Des séries spéciales de numéros sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories de véhicules ainsi que pour l'immatriculation de véhicules affectés à un usage particulier des véhicules suivants:

- a) Les véhicules de la Cour grand-ducale sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 19, ou sous un numéro compris entre 1 et 19, précédé des lettres CD.
- b) Les véhicules du Service de Protection du Gouvernement sont immatriculés sous un numéro compris entre 20 et 50, ou sous un numéro compris entre 20 et 50, précédé des lettres CD.
- c) Les véhicules appartenant aux catégories de personnes suivantes, jouissant d'un statut diplomatique reconnu par le Grand-Duché de Luxembourg, sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres CD:
 - ceux des membres du corps diplomatique accrédités et résidant au Grand-Duché de Luxembourg ainsi que ceux des agents des organismes internationaux établis au Luxembourg;
 - ceux du président, des vice-présidents, des présidents des groupes politiques et du secrétaire général du Parlement européen;
 - ceux des juges, des avocats généraux et du greffier de la Cour de justice de l'Union européenne;
 - ceux des membres et du secrétaire général de la Cour des comptes de l'Union européenne;
 - ceux du président et des vice-présidents de la Banque européenne d'investissement;
 - ceux des membres du conseil d'administration du Fonds européen d'investissement;
 - ceux du chef du bureau et du chef adjoint du bureau de l'Association européenne de libre-échange au Grand-Duché de Luxembourg;
 - ceux des membres des missions d'États accrédités auprès d'un organisme international établi au Luxembourg.
 Ce numéro comprend deux groupes à deux chiffres séparés par un tiret, le premier groupe désignant la représentation diplomatique ou l'organisme international, le deuxième groupe formant un numéro courant.
- d) Les véhicules de la Chambre des députés sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 99, précédé de la lettre latine P.
- e) Les véhicules de l'État sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres latines AA.
- f) Les véhicules tombant sous l'application de la réglementation fixant la taxe sur les véhicules automoteurs de certaines catégories de véhicules à usage nécessairement limité sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédés des lettres latines ZZ.
- g) Les véhicules immatriculés dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b) se voient attribuer un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des deux chiffres du mois et des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin desquels expire la validité de l'immatriculation, les deux groupes de chiffres ainsi constitués étant superposés et séparés par un trait horizontal. Les plaques d'immatriculation de ces véhicules sont en outre munies des trois lettres latines EXP superposées.

Art. 22. (1) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule soumis à l'immatriculation peut, moyennant une demande écrite au ministre, requérir pour l'immatriculation dudit véhicule l'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé repris soit de la série courante, soit d'une des séries suivantes:

- a) la série à quatre chiffres compris entre 1000 et 9999;
- b) la série à cinq chiffres compris entre 10000 et 99999.

Ces numéros sont attribués en fonction de leur disponibilité.

Les numéros des séries à quatre ou à cinq chiffres sont attribués dans l'ordre de l'entrée des demandes afférentes auprès de la SNCA.

Aucune personne ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro de la série à quatre chiffres si un tel numéro lui a déjà été attribué.

(2) Un numéro d'immatriculation personnalisé attribué au propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom peut être transféré du véhicule en question sur un autre véhicule à immatriculer au nom de ce même propriétaire ou détenteur.

A défaut pour le propriétaire ou détenteur concerné d'avoir renoncé par écrit, au moment de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule qui a été immatriculé à son nom sous un numéro d'immatriculation personnalisé, au transfert de ce numéro sur un autre véhicule à immatriculer à son nom, l'attribution du numéro d'immatriculation personnalisé en question lui reste acquise pour une période de 36 mois, soit à partir de la mise hors circulation sur la voie publique du véhicule concerné dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2, soit à partir de la transcription du véhicule concerné au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur sous un autre numéro d'immatriculation.

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

(3) L'autorisation ministérielle portant octroi d'un numéro d'immatriculation personnalisé porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant; cette autorisation doit être jointe à la demande introduite en vue de l'immatriculation du véhicule afférent.

L'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé est sujet au paiement des taxes suivantes:

- 50 euros en cas de première attribution à un requérant d'un numéro qui n'a pas encore servi pour l'immatriculation d'un véhicule dont ce requérant est le propriétaire ou détenteur;
- 24 euros en cas de transfert du numéro d'un véhicule, dont le requérant est le propriétaire ou détenteur, sur un autre véhicule à immatriculer au nom du requérant en tant que propriétaire ou détenteur.

Ces taxes doivent être acquittées au moyen de timbres de chancellerie qui sont apposés dans les cases prévues à cette fin sur la demande à introduire en vue de l'immatriculation d'un véhicule.

Art. 23. (1) Un numéro d'immatriculation attribué à un véhicule lors de sa première immatriculation au Luxembourg y reste attribué jusqu'au retrait définitif de ce véhicule de la circulation au Luxembourg. Il en est de même pour une période de cinq ans:

- a) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de son dernier certificat de contrôle technique;
- b) pour un véhicule qui n'est pas soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de sa dernière vignette de conformité;
- c) pour un véhicule qui a été mis hors circulation sur la voie publique dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2;
- d) pour un véhicule qui a fait l'objet d'une saisie dans la banque de données nationale des véhicules routiers, sans que la procédure d'immatriculation ait abouti.

(2) Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas dans les conditions du présent paragraphe.

A moins que le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation personnalisé ne renonce par écrit à ce numéro au moment de la transcription du véhicule, un nouveau numéro d'immatriculation est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur en vertu des dispositions des articles 20, 21 et 22 et le numéro d'immatriculation personnalisé reste attribué audit propriétaire ou détenteur.

Il en est de même, lorsqu'en cas de transcription le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation de la série courante ou d'une série spéciale demande par écrit de maintenir ce numéro en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.

Si le propriétaire ou détenteur d'un véhicule renonce dans le cadre d'une transcription au numéro d'immatriculation personnalisé à quatre ou à cinq chiffres, un nouveau numéro d'immatriculation y est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur.

Lorsqu'en cas de transcription d'un véhicule immatriculé sous un numéro d'une série spéciale le motif de l'attribution de ce numéro n'est plus donné en vue de l'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur, les conditions des articles 20, 21 et 22 sont d'application.

Art. 24. Sur base d'une autorisation du ministre:

- a) un ou plusieurs numéros de la série courante choisis en dehors de la séquence normale peuvent être attribués en tant que numéros d'immatriculation secondaires aux véhicules dont question sous a), b) et c) de l'article 21 ainsi qu'aux véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et des services spéciaux du Ministère d'État en sus du numéro d'immatriculation sous lequel ces véhicules sont immatriculés. Dans ces

conditions, un certificat d'immatriculation est établi pour chaque numéro d'immatriculation secondaire, ce certificat mentionnant à sa rubrique «Remarques» le numéro d'immatriculation principal sous lequel le véhicule est immatriculé.

- b) un numéro d'immatriculation peut exceptionnellement être remplacé en cours d'immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé, lorsqu'il est établi que la sécurité ou la protection de la vie privée de l'intéressé est mise en cause.

Le numéro d'immatriculation d'un véhicule volé ou dont la ou les plaques d'immatriculation ont été volées est remplacé par un nouveau numéro. L'ancien numéro d'immatriculation n'est plus attribué pendant une période de cinq ans à partir de la date présumée du vol, tout en restant toutefois réservé au propriétaire ou détenteur de ce véhicule.

Chapitre 4 - Les plaques d'immatriculation des véhicules routiers, les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Section 1 - Les conditions générales relatives aux plaques d'immatriculation

Art. 25. (1) Tout véhicule doit, à partir de son immatriculation, être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et, à l'exception des motocycles, des quadricycles, des tricycles, des cyclomoteurs, des quadricycles légers, des remorques et des véhicules traînés soumis à l'immatriculation, d'une plaque d'immatriculation à l'avant.

(2) Les plaques d'immatriculation avant et arrière d'un véhicule doivent arborer le même numéro.

Il est interdit de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation ou non valablement immatriculé de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation arborant un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui y a été attribué.

(3) Sur les véhicules qui ne sont pas valablement immatriculés, la ou les plaque (s) d'immatriculation peut (peuvent) être remplacée (s), dans les conditions du présent règlement, par des plaques rouges.

(4) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier est tenu d'enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si:

- le véhicule est mis hors circulation sur la voie publique en vue de son exportation, de sa mise à la ferraille ou de son immatriculation sous un autre numéro;
- le numéro d'immatriculation du véhicule est transféré en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule.

Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule dont les plaques d'immatriculation sont enlevées est tenu de les détruire ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent immédiatement pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.

Art. 26. Les véhicules de l'Armée qui ne sont pas immatriculés doivent, en vue de leur mise en circulation sur la voie publique, être munis d'une ou de plaques d'identité portant le numéro qui leur a été attribué par le Chef de l'État-major. Les lettres et les chiffres de ce numéro sont de couleur blanche sur fond noir. Ces plaques peuvent en outre arborer le signe distinctif national ou un autre signe distinctif spécial y attribué par le Chef de l'État-major.

Art. 27. Les plaques d'immatriculation ainsi que les plaques d'identité des véhicules de l'Armée doivent être tenues dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

Par ailleurs, il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces plaques.

Section 2 - Les caractéristiques techniques des plaques d'immatriculation

Art. 28. Les plaques d'immatriculation dont sont munis les véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 520 mm et une hauteur de 110 mm, soit une largeur de 340 mm et une hauteur de 200 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Toutefois, si la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions précitées est techniquement impossible, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation aux dimensions applicables pour les motocycles.

Les plaques d'immatriculation des motocycles doivent avoir soit une largeur de 270 mm et une hauteur de 80 mm, soit une largeur de 200 mm et une hauteur de 140 mm et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 130 mm et une hauteur de 90 mm, soit une largeur de 90 mm et une hauteur de 130 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Par dérogation aux quatre alinéas qui précèdent, les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée à l'article 21 sous g) doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Le fond des plaques d'immatriculation est de couleur jaune rétroréfléchissante et les caractères alphanumériques y apposés sont de couleur noire non rétroréfléchissante.

Chaque plaque d'immatriculation doit arborer, à son extrémité gauche, un aplat de couleur bleue rétro réfléchissante contenant, dans sa partie supérieure, les douze étoiles de couleur jaune rétro réfléchissante rappelant le drapeau européen et, dans sa partie inférieure, le signe distinctif national constitué par la lettre latine L en couleur blanche rétro réfléchissante. Par dérogation à ce qui précède, la plaque d'immatriculation d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger peut arborer l'aplat prédécrit à son extrémité supérieure, le signe distinctif national étant dans ce cas apposé à droite des douze étoiles.

L'aplat dont question à l'alinéa précédent ainsi que les étoiles et le signe distinctif doivent répondre aux prescriptions de l'annexe du règlement 2411/98/CE du Conseil, du 3 novembre 1998, relatif à la reconnaissance en circulation intracommunautaire du signe distinctif de l'État membre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Art. 29. (1) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1974 peuvent être munis à l'avant et à l'arrière de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur noire non rétro réfléchissante, sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur blanche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1974, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, outre le numéro d'immatriculation et en dessous de celui-ci, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(2) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules routiers ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1974 et avant le 1^{er} janvier 1988 peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante sur lequel sont apposés des caractères alphanumériques en couleur noire non rétro réfléchissante.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1974 et avant le 1^{er} janvier 1988, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(3) À l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1988 et avant le 1^{er} juillet 2003 et disposant à l'arrière d'un emplacement pour la plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm, tel que prévu par l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, peuvent être munis à l'arrière d'une plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante, les caractères alphanumériques du numéro d'immatriculation étant reproduits en couleur noire non rétro réfléchissante; dans ce cas, la plaque d'immatriculation comporte à gauche des caractères alphanumériques l'emblème de l'Union européenne de couleur bleu-azur non rétro réfléchissante avec au centre un cercle de douze étoiles de couleur jaune rétro réfléchissante à cinq rais dont les pointes ne se touchent pas, la hauteur de l'emblème étant de 80 mm et la largeur de 120 mm.

Sur les véhicules répondant aux conditions de l'alinéa 1 et dont l'emplacement de la plaque d'immatriculation arrière a une largeur de 340 mm, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation arrière conforme aux dispositions du paragraphe 2, le prédit emblème pouvant dans ce cas être apposé sous la plaque d'immatriculation, à gauche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1988 et avant le 1^{er} juillet 2003, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6. L'emblème de l'Union européenne ne doit pas être apposé sur les plaques d'immatriculation de ces véhicules.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant d'un véhicule qui est muni à l'arrière d'une plaque d'immatriculation conforme aux dispositions du présent paragraphe doit répondre aux dispositions du paragraphe 2.

(4) Sur les cyclomoteurs et les quadricycles légers ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2003, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation de couleur jaune rétro réfléchissante d'une largeur de 85 mm et d'une hauteur de 150 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur noire non rétro réfléchissante. Dans ce cas, la partie supérieure de la plaque d'immatriculation doit en outre comporter le signe distinctif national, constitué par la lettre latine 'L' en couleur jaune rétro réfléchissante d'une hauteur de 14 mm et dont le trait a une largeur de 2 mm apposée sur fond ovale de couleur noire non rétro réfléchissante de 30 mm de largeur et de 20 mm de hauteur, ainsi que les lettres majuscules CMA en couleur noire non rétro réfléchissante, apposées à droite du prédit signe distinctif.

Sur les véhicules qui sont visés à l'alinéa précédent et pour lesquels les dimensions de l'emplacement de la plaque d'immatriculation ne le permettent pas autrement, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation, qui répond aux dispositions de l'alinéa 1, mais dont la largeur et la hauteur sont respectivement de 150 mm et 85 mm.

(5) Les plaques d'immatriculation qui répondent aux dispositions des paragraphes 1^{er}, 2, 3 et 4 doivent être en aluminium d'une épaisseur d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les caractères alphanumériques doivent être en relief de 1,5 mm au moins. Cette disposition n'est toutefois pas requise pour les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers.

(6) Les véhicules qui sont munis de plaques d'immatriculation conformément aux dispositions des paragraphes 1^{er}, 2 et 3, doivent en outre être munis à l'arrière du signe distinctif national, constitué par la lettre latine L d'une hauteur

de 80 mm et dont le trait a une largeur de 10 mm, peinte en couleur noire sur fond blanc sur une plaque ovale de 175 mm de largeur et de 115 mm de hauteur. Le signe distinctif national peut aussi être autocollant ou peint en évidence sur une surface sensiblement verticale de la face arrière du véhicule, dans les couleurs et dimensions spécifiées ci-avant.

Dans les conditions de l'alinéa 1, le signe distinctif national ne doit pas être incorporé dans la plaque d'immatriculation. Cette interdiction ne s'applique toutefois ni aux motocycles ni aux véhicules ayant été immatriculés au Luxembourg au nom du propriétaire ou détenteur actuel avant le 1^{er} janvier 1974.

Art. 30. Sans préjudice des articles 28 et 29, l'état des plaques d'immatriculation et de leurs supports répond aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

- a) l'aspect général, l'état et la structure des plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;
- b) la disposition des caractères alphanumériques et des signes apposés sur les plaques ainsi que leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage.

Art. 31. Les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée sous g) de l'article 21, dénommées plaques d'exportation, sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12^o et 13^o.

La caution visée à l'alinéa 1 est remboursée lorsque les plaques sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait de plaques sur décision administrative pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Section 3 - La fixation des plaques d'immatriculation

Art. 32. (1) Les plaques d'immatriculation doivent être fixées à l'extérieur du véhicule aussi verticalement que possible et de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro d'immatriculation.

La plaque d'immatriculation arrière doit être fixée, selon le type du véhicule concerné, dans l'emplacement prévu respectivement dans l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE précitée, dans l'annexe de la directive modifiée 93/94/CE du Conseil, du 29 octobre 1993, relative à l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues, ou dans l'annexe II de la directive modifiée 74/151/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues. Si la fixation est techniquement impossible selon ces conditions ou si le véhicule n'est pas visé par les directives précitées, la plaque d'immatriculation arrière doit être fixée de façon visible, à une hauteur inférieure à 120 cm du sol, à moins qu'il ne s'agisse d'un véhicule pouvant être muni d'accessoires ou de dispositifs qui rendent une telle fixation techniquement impossible ou qui rendent illisible le numéro d'immatriculation.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant doit être fixée sur le véhicule à une hauteur inférieure à 120 cm du sol.

(2) La fixation de la plaque d'immatriculation arrière d'un véhicule routier doit se faire moyennant des dispositifs ne nécessitant aucune perforation des plaques. Toutefois, si l'utilisation de tels dispositifs est techniquement impossible, la fixation de la plaque d'immatriculation arrière peut se faire par vis ou par rivets, même si ce mode de fixation nécessite une perforation des plaques. Il en est de même lorsqu'il s'agit de plaques d'immatriculation fixées sur un tracteur de remorque ou de semi-remorque, une remorque, une semi-remorque, un camion, un tracteur ou une machine mobile.

(3) La lisibilité du numéro d'immatriculation et de l'aplât prévu à l'article 28 ne doit en aucun cas être entravée par le moyen de fixation de la plaque. Les perforations des caractères alphanumériques doivent être évitées dans toute la mesure du possible.

Dans les cas où la fixation d'une plaque d'immatriculation arrière n'est pas possible sans perforation, les parties visibles des moyens de fixation doivent avoir la même couleur que le fond de la plaque ou les caractères alphanumériques perforés.

Section 4 - La traçabilité de la délivrance des plaques d'immatriculation

Art. 33. (1) Dès qu'il est saisi par un requérant d'une demande en obtention d'un ou de plusieurs jeux de plaques d'un des types visés à l'annexe 8, le fabricant des plaques, désigné ci-après par «le fabricant», doit communiquer, dans la mesure du possible, à la SNCA les informations suivantes relatives au requérant en question:

A) Pour les personnes physiques:

- a) le nom, le prénom et la date de naissance;
- b) le type, le numéro et le pays de délivrance d'un document d'identité ou d'un document en tenant lieu;
- c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu);

B) Pour les personnes morales:

- a) la dénomination sociale;
- b) le numéro d'immatriculation auprès du Registre de commerce et des sociétés ou le numéro d'identification TVA intercommunautaire;
- c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu).

La communication de ces informations doit se faire en temps réel, au moyen d'une application informatique que la SNCA met à cette fin à la disposition du fabricant.

Si une donnée visée sous A) et B) ci-avant ne peut pas être communiquée au moyen de l'application informatique, le fabricant est tenu de compléter la communication électronique par la transmission d'une copie de tout document qui permet d'identifier et de tracer la donnée en question.

(2) Après que le fabricant a communiqué les informations visées au paragraphe 1^{er} à la SNCA, celle-ci transmet au fabricant une confirmation d'enregistrement de sa communication.

Pour des plaques du type CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST, définis à l'annexe 8, la confirmation d'enregistrement comporte pour chaque jeu de plaques commandé un code de sécurité alphanumérique aléatoire que le fabricant doit graver sur chaque plaque du jeu en question. Ce code de sécurité unique est composé de 8 caractères alphanumériques d'une hauteur de 5 mm et d'une largeur de 3 mm, séparés entre eux par un espace d'une largeur de 1 mm. La gravure doit se faire de façon indélébile au moyen d'un rayon laser, en positionnant le code au centre d'une zone spéciale dont l'emplacement et les dimensions sont précisées à l'annexe 9.

(3) Si le requérant visé au paragraphe 1^{er} est une personne morale, le fabricant doit retourner à la SNCA la confirmation d'enregistrement relative au ou aux jeux de plaques qu'il a délivrés au requérant en question, dûment complétée et signée, endéans les cinq jours ouvrables à compter de la date de délivrance des plaques en question. Cette confirmation doit en outre être appuyée par une information permettant de tracer la personne physique à laquelle le fabricant a remis le ou les jeux de plaques correspondants et reprenant les informations sub a) et b) du point A) du paragraphe 1^{er}.

(4) En cas de défaillance de l'application informatique de communication entre la SNCA et le fabricant, le fabricant peut, pour le ou les jeux de plaques qu'il doit produire, utiliser un code de sécurité repris de la liste de codes que la SNCA a au préalable mis à sa disposition pour ce cas particulier. En outre, le fabricant doit dans ce cas transmettre à la SNCA les informations visées aux paragraphes 1^{er} et 3, y compris le code de sécurité appliqué.

(5) En cas de défaillance de l'équipement de gravure au laser auprès du fabricant, ce dernier peut apposer le code de sécurité sur les plaques à délivrer moyennant poinçonnage mécanique, à condition de marquer sans équivoque dans la confirmation d'enregistrement le ou les jeux de plaques pour lesquels il a recouru au poinçonnage mécanique du code de sécurité. Dans ce cas de figure, le code de sécurité doit être poinçonné de manière mécanique sur toutes les plaques d'un même jeu.

Section 5 - Les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Sous-Section 5.1 - L'attribution et la validité des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales ainsi que des numéros de plaques rouges

Art. 34. (1) Le ministre peut autoriser la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule, immatriculé ou non, sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Le ministre fixe les modalités d'utilisation du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale, qui peuvent notamment être autorisés pour des usages ou des services déterminés ainsi que pour la préservation du patrimoine automobile.

Des numéros de plaques rouges peuvent être attribués à la SNCA ainsi qu'aux personnes physiques et morales autorisées à faire le commerce ou à faire la réparation de véhicules routiers soumis à l'immatriculation.

(2) Le ministre attribue au requérant d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge un certificat d'identification, qui est constitué soit par la seule partie II du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, soit par un autre document reconnu comme équivalent par le ministre.

Un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou un numéro de plaque rouge ne peut être couvert que par un seul certificat d'identification.

Le certificat d'identification relatif à un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou à un numéro de plaque rouge ne peut comporter que les données nominatives relatives à une seule personne, dénommée titulaire, qui est autorisée à faire usage desdits signe, plaque ou numéro et qui doit avoir sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg.

Art. 35. Le ministre peut limiter la durée de validité du signe distinctif particulier, de la plaque spéciale et du numéro de plaque rouge dont il a autorisé l'usage ainsi que du certificat d'identification afférent.

La validité de l'autorisation ministérielle portant attribution d'un numéro de plaque rouge expire d'office à la fin de la deuxième année qui suit l'année de sa délivrance. Cette autorisation peut être renouvelée pour de nouveaux termes de deux ans aux conditions prévues pour sa première délivrance, ces termes étant calculés à partir de la date d'expiration de l'autorisation à renouveler.

Art. 36. (1) Aux fins de l'obtention d'un certificat d'identification ou d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge, le requérant est tenu de payer la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2 et de présenter à la SNCA la demande visée à l'article 10, en y joignant les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 4, 6 et 8, ainsi que l'autorisation du ministre pour l'obtention ou le renouvellement du signe distinctif particulier ou de la plaque spéciale ou pour l'attribution du numéro de plaque rouge. Dans le cas du renouvellement, il y a lieu de produire en outre le certificat d'identification antérieur.

Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2, les dispositions de l'article 12, paragraphe 7 sont d'application.

(2) En vue des démarches administratives prévues pour l'obtention ou le renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge, le requérant concerné peut mandater une autre personne dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

Sous-Section 5.2 - L'état des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales

Art. 37. (1) Le signe distinctif particulier et la plaque spéciale ainsi que leurs supports répondent aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

- a) l'aspect général, l'état et la structure de ces signes et plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;
- b) leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage ainsi que, le cas échéant, la disposition des caractères alphanumériques et des signes y apposés.

(2) Dans le cas où le véhicule concerné doit être muni d'une plaque d'immatriculation à l'avant et à l'arrière, l'usage du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale doit se faire dans les mêmes conditions.

(3) Les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales doivent être tenus dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

(4) Il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces signes ou plaques.

(5) Il est interdit de multiplier les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales ou d'en faire un usage autre que celui autorisé en vertu du présent règlement.

Sous-Section 5.3 - Les conditions de configuration et les modalités d'utilisation des plaques rouges

Art. 38. (1) Les plaques rouges doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm et leur épaisseur doit être au moins de 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques rouges arborent un numéro à quatre chiffres, compris entre 1000 et 9999, suivi des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité des plaques. Elles doivent en outre comporter, à leur extrémité gauche, l'aplat prévu à l'article 28.

Le fond des plaques rouges est de couleur rouge non rétroréfléchissante et les chiffres y apposés sont de couleur blanche non rétroréfléchissante.

(2) Les plaques rouges sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12° et 13°.

La personne autorisée à faire usage d'un numéro de plaque rouge doit immédiatement remettre à la SNCA les plaques mises à sa disposition et le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation de véhicules routiers sous le couvert de plaques rouges qui lui ont été délivrées en vertu des dispositions de l'article 41, paragraphe 2, lorsque

- l'autorisation ministérielle prévue à l'article 34 est venue à son terme ou lui a été retirée;
- la validité du numéro de plaque rouge et du certificat d'identification afférent a expiré;
- elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers;
- elle n'utilise plus le numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celui-ci lui a été attribué.

La caution visée à l'alinéa 1 est remboursée lorsque les plaques rouges sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait du numéro de plaque rouge sur décision ministérielle pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Art. 39. (1) Tout véhicule routier mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un numéro de plaque rouge doit être muni de deux plaques rouges qui portent ce numéro et qui sont fixées verticalement et en évidence l'une à l'avant et l'autre à l'arrière sur le pourtour du véhicule. Toutefois, si ces plaques sont utilisées sur un ensemble de véhicules composé soit d'un véhicule automoteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, soit d'un véhicule automoteur équipé en dépanneuse qui tire un véhicule non valablement immatriculé, il suffit de deux plaques dont l'une est fixée à l'avant du véhicule tracteur et l'autre à l'arrière du véhicule remorqué.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1, les motocycles, les tricycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers ainsi que les remorques ne doivent être munis que d'une plaque rouge à l'arrière.

(2) Les dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 37 s'appliquent également aux plaques rouges.

Art. 40. (1) Le Ministre peut, par décision individuelle et à titre exceptionnel, autoriser l'usage d'un numéro de plaque rouge pour des besoins spéciaux autres que ceux visés à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) L'utilisation des plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois requiert que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges visée à l'article 41, paragraphe 1^{er}.

(3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous b) i) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire du numéro de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire:

- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, suivant un modèle défini par le ministre;
- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire.

(4) Les plaques marchandes belges et les plaques d'immatriculation néerlandaises visées par la décision du Comité de Ministres Benelux (M(92)13) du 2 décembre 1992 sont assimilées aux plaques rouges à condition:

- que la circulation du véhicule routier qui en est muni se fasse dans le cadre d'une transaction commerciale intra-Benelux et que cette transaction puisse être attestée par un document douanier ou le double de la facture;
- que le véhicule en question soit couvert par une assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile du véhicule et de son conducteur;
- que l'autorisation de circuler sans immatriculation valable délivrée en vue de l'usage desdites plaques puisse être exhibée sur réquisition par le conducteur du véhicule;
- que les prescriptions légales et réglementaires concernant la taxe de circulation (ou «motorrijtuigen belasting») prélevée dans le pays qui a délivré l'autorisation ainsi que les prescriptions douanières concernant l'importation, l'exportation et le transit du véhicule en circulation intra-Benelux soient respectées;
- que les conditions fixées par l'autorisation belge ou néerlandaise de mise en circulation sur la voie publique du véhicule en question comme véhicule commercial soient respectées.

Art. 41. (1) La fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges prévue à l'article 40, paragraphe 2, doit comporter les indications suivantes:

- a) le numéro de plaque rouge que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition;
- b) les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social;
- c) la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro d'identification du véhicule mis en circulation sur la voie publique sous le couvert du numéro de plaque rouge mentionné sous a);
- d) la période de validité pour laquelle la fiche est remplie, cette période ne pouvant pas excéder 15 jours;
- e) l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué;
- f) la date à laquelle la fiche a été complétée;
- g) la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, du représentant de celle-ci;
- h) les nom et prénoms ainsi que le domicile ou la résidence normale du locataire des plaques rouges au cas où celles-ci sont mises à la disposition d'un tiers ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, la dénomination et le siège social ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du conducteur effectif;
- i) la masse à vide et la masse maximale autorisée, s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de choses.

Les indications sous a) et b) sont inscrites sur la fiche par le ministre. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à g) ainsi que, le cas échéant, sous h) et i).

Le modèle de la fiche est repris à l'Annexe 7.

(2) Les fiches de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges sont tenues à la disposition des intéressés par la SNCA, qui peut être chargée par le ministre de l'inscription sur les fiches des données mentionnées au paragraphe 1^{er}, à l'exception de la donnée reprise au point g).

Chapitre 5 - Les tarifs

Art. 42. (1) Les tarifs que la SNCA est en droit de percevoir sont fixés, hors taxe sur la valeur ajoutée, comme suit:

1	délivrance d'une copie d'un procès-verbal de réception ou d'un autre document	8,70 euros;
2	délivrance d'une attestation	16,96 euros;
3	contrôles relatifs à des véhicules destinés à des transports 'ADR' ou 'ATP'	
	a) délivrance de l'agrément	66,96 euros;
	b) vérifications périodiques	40,00 euros;
4	détermination de la vitesse par construction d'un véhicule	40,00 euros;
5	détermination des émissions d'échappement d'un véhicule	4,35 euros;
6	délivrance de l'attestation de conformité pour les autocars et les remorques autorisés à circuler à 100 km/h sur les autoroutes étrangères	40,00 euros;

7	frappe d'un numéro d'identification	36,52 euros;
8	établissement du document «Preuve de conformité à la directive 96/53/CE»	50,00 euros;
9	vérification des données relatives à l'immatriculation et au contrôle technique d'un véhicule en vue de la délivrance d'une autorisation de transport international	3,04 euros;
10	a) délivrance d'un disque de taxi de la série courante	22,61 euros;
	b) délivrance d'un duplicata d'un disque de taxi	42,17 euros;
	c) mise à disposition d'un disque de taxi de remplacement:	
	- i. pendant les sept premiers jours ouvrables	p.m.;
	- ii. à partir du huitième jour ouvrable, par jour	3,04 euros;
11	travaux en régie (<i>par demi-heure entamée</i>)	37,83 euros;
12	a) mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges	62,61 euros;
	b) délivrance d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges	3,04 euros;
13	caution pour la mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques)	100,00 euros;
14	délivrance d'une vignette de conformité	19,13 euros;
15	vérifications quant à la conformité d'un véhicule, d'un système ou d'un composant, ne donnant pas lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle	
	a) système au composant	16,96 euros;
	b) véhicule dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg	26,96 euros;
	c) véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg	53,91 euros;
16	vérifications quant à la conformité d'un véhicule modifié ou transformé par rapport au type réceptionné, donnant lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle, lorsqu'il s'agit pour le(s) élément(s) modifié(s):	
	a) des pneumatiques, des jantes, du volant, d'un spoiler, d'un feu	26,96 euros;
	b) d'un siège, d'une ceinture de sécurité	26,96 euros;
	c) de l'aménagement extérieur (bull bar, échappement, attache-remorque ou autres éléments similaires)	53,91 euros;
	d) de l'aménagement intérieur (adaptations spéciales, etc.)	53,91 euros;
	e) de la suspension, de la puissance du moteur, du carburant, des freins, des ancrages ou d'autres éléments similaires	107,83 euros;
17	réception par type nationale d'un type de véhicule et réception nationale individuelle d'un véhicule complet	
	a) frais de constitution du dossier	107,83 euros;
	b) vérification des documents techniques et administratifs	107,83 euros;
	c) vérification de la conformité des éléments du véhicule	107,83 euros;
	d) établissement du procès-verbal de réception (PVR)	107,83 euros;
	e) indemnité pour travaux administratifs	107,83 euros;
	f) contrôle de production	107,83 euros.

(2) Les tarifs du point 15 sont doublés si les documents techniques permettant les vérifications visées font défaut ou si les documents techniques présentés empêchent ces vérifications d'une manière non équivoque.

Les tarifs du point 16 s'entendent par unité ou élément vérifié. Ces tarifs sont doublés si la modification ou transformation du véhicule concerné n'a pas été réalisée dans les conditions de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955.

Les tarifs sous a) à f) du point 17 sont dus pour la réception par type nationale. Les tarifs sous a) et f) ne sont pas dus dans le cas d'une extension pour une réception par type nationale existante.

Les tarifs sous a), b), c) et e) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule complet.

Les tarifs sous a) et b) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule à titre personnel; ces tarifs sont réduits de moitié pour les véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg.

Chapitre 6 - Dispositions transitoires

Art. 43. (1) Les véhicules ayant été immatriculés avant le 1^{er} juillet 2003 sous un numéro d'immatriculation composé soit de deux ou de trois chiffres, soit de deux chiffres et de deux lettres, soit d'une lettre et de quatre chiffres, soit de deux lettres et de trois chiffres peuvent continuer à circuler avec ce numéro.

Dans le cas de la transcription d'un véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, ledit véhicule est immatriculé sous un nouveau numéro d'immatriculation qui y est attribué conformément aux dispositions du présent règlement.

(2) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé de deux lettres et de trois chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, ce numéro est complété par un chiffre supplémentaire. Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé d'une lettre et de quatre chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, une lettre supplémentaire est ajoutée.

(3) Sous condition de faire remplacer le certificat d'immatriculation du véhicule concerné, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier peut remplacer le numéro et les plaques d'immatriculation de son véhicule non conformes au présent règlement par un numéro et par des plaques d'immatriculation conformes au présent règlement.

(4) Les véhicules routiers ayant été immatriculés avant le 1^{er} juillet 2003 peuvent continuer à circuler au delà de cette date avec des plaques d'immatriculation conformes aux dispositions en vigueur avant cette date, à condition de répondre aux dispositions des articles 28, 29 et 30.

(5) Les véhicules immatriculés au Luxembourg en date du 1^{er} février 2016 et qui à partir de cette date ne seront plus soumis au contrôle technique périodique, peuvent continuer à circuler sur la voie publique sous le couvert du certificat de contrôle technique dont ils sont pourvus jusqu'à la date d'échéance de ce dernier; à partir de cette date les véhicules en question ne pourront continuer à être maintenus en circulation sur la voie publique que dans les conditions de l'article 7, paragraphe 1^{er}, alinéa 4.

(6) Les véhicules immatriculés au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2015 et dont les plaques d'immatriculation ne sont pas munies d'un code de sécurité conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 33 peuvent continuer à circuler sur la voie publique.

Dans le cas de la transcription d'un tel véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un tel véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, le véhicule doit être muni d'une plaque conforme aux prescriptions du présent règlement.

Chapitre 7 - Dispositions finales

Art. 44. Les définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité s'appliquent intégralement au présent règlement.

Art. 45. Le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation est abrogé.

Art. 46. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement
durable et des Infrastructures,*
François Bausch

Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna

Palais de Luxembourg, le 26 janvier 2016.
Henri

Annexe 1: Les données à saisir dans la banque de données relative à l'immatriculation des véhicules routiers et à imprimer sur le certificat d'immatriculation de ces véhicules

Notes: (X) données obligatoires
 (#) données obligatoires, pour autant qu'elles existent pour le véhicule concerné
 (o) données optionnelles
 (N) données non reprises sur la partie respective du certificat d'immatriculation

Rubrique	Libellé	Données à saisir dans la banque de données	Mentions sur le certificat d'immatriculation	
			partie I	partie II
A	Numéro d'immatriculation du véhicule	X	X	X
B	Date de la première mise en circulation du véhicule	X	X	X
C.1.1	Nom(s) ou raison sociale du titulaire du certificat	X	X	N
C.2.1	Prénom(s) du titulaire du certificat	X	X	N
C.1.3	Adresse du titulaire du certificat	X	X	N
C.2.1	Nom(s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule	X	X	X
C.2.2	Prénom(s) du propriétaire du véhicule	X	X	X
C.2.3	Adresse du propriétaire du véhicule	X	X	N
C.3.1	Nom(s) / Raison sociale du détenteur	#	#	#
C.3.2	Prénom(s) du détenteur du véhicule	3	#	#
C.3.3	Adresse du détenteur du véhicule	#	#	N
D.1	Marque du véhicule	X	X	X
D.2	Variante / version du véhicule	#	# / #	#
D.3	Dénomination(s) commerciale(s) du véhicule	X	X	X
E	Numéro d'identification du véhicule	X	X	X
F.1	Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule	X	X	o
F.2	Masse en charge maximale du véhicule autorisée	X	X	o
F.3	Masse en charge maximale de l'ensemble autorisée	#	#	o
G	Masse du véhicule en service	X	X	o
H	Période de validité du certificat d'immatriculation	#	#	#
I	Date de l'immatriculation actuelle du véhicule	X	X	X
J	Catégorie du véhicule	X	X	X
K	Numéro de la réception par type relative au véhicule	#	#	#
L	Nombre d'essieux du véhicule (simples / tandem / tridem)	X	X	N
M	Empattement du véhicule	o	o	N
N.1a	Masse en charge maximale autorisée sur l'essieu 1 du véhicule	X	X	N
N.2a, ..., N.5a	Masse en charge max. autorisée sur l'essieu 2, 3, 4, 5 du véhicule	#	#	N
O.1	Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque freinée	#	#	N
O.2	Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque non freinée	#	#	N
P.1	Cylindrée du moteur du véhicule (en cm ³)	#	#	o
P.2	Puissance nette maximale du moteur du véhicule (en kW)	#	#	o
P.3	Type de carburant ou source d'énergie du véhicule	#	#	o
P.4	Vitesse nominale du moteur du véhicule (en min ⁻¹)	o	o	N
P.5	Numéro de série du moteur du véhicule	o	o	N
Q	Rapport puissance/poids pour le véhicule (en kW/kg) [pour motocycles uniquement]	X	X	o
R	Couleur du véhicule	#	o	o
S.1	Nombre de places assises dans le véhicule, y compris celle du conducteur	X	X	N
S.2	Nombre de places debout dans le véhicule	#	#	N
T	Vitesse maximale du véhicule (en km/h)	o	o	N
U.1 / U.3	Niveau sonore du véhicule: à l'arrêt (en dB(A)) / en marche (en dB(A))	o	o	N
U.2	Vitesse du moteur à laquelle a été déterminée le niveau sonore (en min ⁻¹)	o	o	N
V.1 / V.2 / V.3 / V.4	Gaz d'échappement du véhicule: CO / HC / NO _x / HC+NO _x (en g/km ou en g/kWh)	#	N	N
V.5	Gaz d'échappement du véhicule: particules diesel (en g/km ou en g/kWh)	#	N	N
V.6	Coefficient d'absorption corrigé pour le diesel (en min ⁻¹)	#	o	N
V.7	CO ₂ (en g/km)	X	o	N
V.9	Catégorie environnementale du véhicule	X	o	N
Z.1	Type de carrosserie du véhicule	X	X	o
Z.2 / Z.3 / Z.4	Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule	o	o	o
Z.5	Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé	o	o	o
	Remarques	o	o	o

Annexe 3: Le modèle du certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

**Ministère du Développement durable
et des Infrastructures**

Département des Transports

<u>Adresse postale</u> Société Nationale de Circulation Automobile BP 23 L-5201 Sandweiler
--

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION TEMPORAIREvalable du jusqu'à la fin du 3^{ème} jour ouvrable suivant,

délivré sur base des dispositions de l'article 7, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 concernant la réception et l'immatriculation des véhicules routiers pour le véhicule spécifié ci-dessous, comme suite à la restitution du certificat d'immatriculation de celui-ci en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation et au nom du même propriétaire ou détenteur.

Données du véhicule

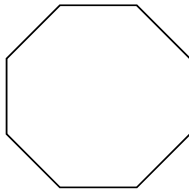
Numéro d'immatriculation:

Numéro d'identification:

Marque:

Dénomination commerciale:

Le présent certificat n'est valable qu'à condition d'être accompagné d'un certificat de contrôle technique en cours de validité ainsi que d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme par la SNCA ou par une personne déléguée à cette fin par la SNCA.



Cachet de la société

Personne mandatée

Nom:

Adresse:

Nom et Prénom
du signataire:

Signature:

Numéro
d'identification
du certificat:

Le présent document ne peut pas servir en vue de l'immatriculation du véhicule à l'étranger et ne couvre la circulation du véhicule concerné que sur la voie publique au Luxembourg.

 Société Nationale de Circulation Automobile	Société Nationale de Circulation Automobile <i>désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers</i>	Service 'Immatriculation' imm@snca.lu
---	--	--

Annexe 4: Le modèle de l'attestation de modification ou de transformation pour un véhicule routier

Désignation de l'atelier ayant procédé à la transformation



Numéro du dossier

Date:

ATTESTATION de modification ou de transformation

*délivrée en application des dispositions de l'article 11, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016
relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers*

L'expert-technicien soussigné
(Nom et Prénom)

déclare avoir procédé sur le véhicule spécifié ci-après:

Numéro d'immatriculation

Numéro d'identification

Marque

Modèle (Type)

aux modifications/transformations par rapport au type de véhicule réceptionné listées ci-après, en ayant à cette fin appliqué les règles de l'art en la matière et respecté les instructions de montage et de réglage reprises dans les documents techniques de référence pertinents du (des) fabricant (s) respectif (s).

<u>Modification(s) / Transformation(s)</u>	<u>Description ou spécification technique de référence</u>

Cette attestation:

- ◆ doit obligatoirement être conservée à bord du véhicule;
- ◆ correspond à l'état du véhicule à la date de son établissement et ne présume nullement de l'évolution future du véhicule;
- ◆ doit être présentée à la **SNCA** endéans les deux mois après son établissement, ensemble avec le véhicule modifié ou transformé, aux fins de la réception de ce dernier



Société Nationale de Circulation Automobile
*désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi
modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies
publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la
réception et l'immatriculation des véhicules routiers*

Service 'Agréation'

Rendez-vous:
agr@snca.lu

Annexe 5: Le modèle de la déclaration de mise hors circulation d'un véhicule

DÉCLARATION DE MISE HORS CIRCULATION D'UN VÉHICULE (prière de bien vouloir remplir lisiblement)		
VÉHICULE: <input type="checkbox"/> vendu ^(a) <input type="checkbox"/> exporté ^(a) <input type="checkbox"/> détruit ^(a) <input type="checkbox"/> mis hors circulation temporairement ^(b)	Numéro d'immatriculation ou numéro d'identité <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>	Veuillez faire parvenir la présente déclaration par envoi recommandé à la SOCIÉTÉ NATIONALE DE CIRCULATION AUTOMOBILE BP 23 L-5201 SANDWEILER tout en y joignant le (les) document(s) du véhicule (a) parties I et II (b) partie I
Numéro d'identification (N° châssis): <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></div> </div>		
Nouveau Propriétaire / Titulaire: <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> année <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> mois <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> jour <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> Date naissance Sociétés: matricule <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> </div> Nom(s) ou Raison sociale: _____ Prénom(s): _____ N° et Rue: _____ CP et Localité: _____		
Déclarant: <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> année <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> mois <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> jour <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> Date naissance Sociétés: matricule <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> </div> </div> Nom(s) ou Raison sociale: _____ Prénom(s): _____ N° et Rue: _____ CP et Localité: _____		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 80%;"> <input type="checkbox"/> Demande en obtention d'un certificat en vue de l'immatriculation du véhicule en dehors du Luxembourg. ^(a) <input type="checkbox"/> Demande en obtention d'un accusé de réception. </div> <div style="width: 15%; font-size: small;"> Lorsque le véhicule est ou a été immatriculé au nom d'une personne morale, le déclarant soussigné confirme être valablement mandaté pour agir au nom de cette personne morale. </div> </div> envoyer à: <input type="checkbox"/> ancien propriétaire <input type="checkbox"/> nouveau propriétaire / titulaire <input type="checkbox"/> déclarant		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 45%;"> ESPACE RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION Reçu via: <input type="checkbox"/> guichet / <input type="checkbox"/> courrier <input type="checkbox"/> sans document d'immatriculation <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie II <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie I et partie II (ou ancienne carte d'immatriculation) </div> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/> Document de non-immatriculation <input type="checkbox"/> Accusé de réception envoyé à: <input type="checkbox"/> ancien propriétaire / détenteur <input type="checkbox"/> nouveau propriétaire / titulaire <input type="checkbox"/> déclarant remis: <input type="checkbox"/> guichet </div> <div style="width: 10%; text-align: right;"> Opérateur: Date: Cachet + Paraphe: </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%; margin-top: 10px;"> <div style="width: 60%;"></div> <div style="width: 35%;"> Signature: _____ _____ le ____ / ____ / _____ </div> </div>		

Annexe 6: La série courante des numéros d'immatriculation pour véhicules routiers

(1) Les numéros d'immatriculation de la série courante comportent six positions alphanumériques, dont quatre chiffres précédés de deux lettres.

(2) Dans la série courante, les séries de numéros qui suivent ne sont pas utilisées:

- a) les séries qui impliquent une des combinaisons de lettres AA, CD, HJ, KK, KZ, PD, SA, SS, WC et ZZ.
- b) les séries qui impliquent les lettres I ou O.


(3) Les combinaisons de lettres se suivent dans l'ordre séquentiel du tableau ci-après, évoluant de haut en bas et de gauche à droite.

BA	JJ	TS	XZ	NR	DH	FA	RJ	YS	PZ	DR	GH	QB	ZK	QS
CA	GJ	RS	YZ	PR	EH	EB	QK	ZS	QZ	ER	FH	PB	YK	RT
DA	FJ	QT	ZY	QR	FG	DB	PK	ZT	RY	FQ	EG	NB	XK	ST
EA	EK	PT	YY	RQ	GG	CB	NK	YT	SY	GQ	DG	MB	WK	TT
FB	DK	NT	XY	SQ	HG	BB	MK	XT	TY	HQ	CG	LB	VL	UT
GB	CK	MT	WY	TQ	JG	AB	LK	WT	UY	JQ	BG	KC	UL	VT
HB	BK	LT	VX	UQ	KG	AC	KL	VU	VY	KQ	AG	JC	TL	WU
JB	AK	KU	UX	VQ	LF	BC	JL	UU	WX	LP	AF	HC	SL	XU
KB	AL	JU	TX	WP	MF	CC	HL	TU	XX	MP	BF	GC	RL	YU
LC	BL	HU	SX	XP	NF	DC	GL	SU	YX	NP	CF	FC	QM	ZU
MC	CL	GU	RX	YP	PF	EC	FL	RU	ZX	PP	DF	ED	PM	ZV
NC	DL	FU	QW	ZP	QF	FD	EM	QV	ZW	QP	EF	DD	NM	YV
PC	EL	EV	PW	ZN	RE	GD	DM	PV	YW	RN	FE	BD	MM	XV
QC	FM	DV	NW	YN	SE	HD	CM	NV	XW	SN	GE	AD	LM	WV
RD	GM	CV	MW	XN	TE	JD	BM	MV	WW	TN	HE	AE	KN	VW
SD	HM	BV	LW	WN	UE	KD	AM	LV	VV	UN	JE	BE	JN	UW
TD	JM	AV	KV	VM	VE	LE	AN	KW	UV	VN	KE	CE	HN	TW
UD	KM	AW	JV	UM	WD	ME	BN	JW	TV	WM	LD	DE	GN	SW
VD	LN	BW	HV	TM	XD	NE	CN	HW	SV	XM	MD	EE	FN	RW
WE	MN	CW	GV	SM	YD	PE	DN	GW	RV	YM	ND	FF	EP	QX
XE	NN	DW	FV	RM	ZD	QE	EN	FW	QU	ZM	QD	GF	DP	PX
YE	PN	EW	EU	QL	ZC	RF	FP	EX	PU	ZL	RC	HF	CP	NX
ZE	QN	FX	DU	PL	YC	SF	GP	DX	NU	YL	SC	JF	BP	MX
ZF	RP	GX	CU	NL	XC	TF	HP	CX	MU	XL	TC	KF	AP	LX
YF	SP	HX	BU	ML	VB	UF	JP	BX	LU	WL	UC	LG	AQ	KY
XF	TP	JX	AU	LL	UB	VF	KP	AX	KT	VK	VC	MG	BQ	JY
WF	UP	KX	AT	JK	TB	WG	LQ	AY	JT	UK	WB	NG	CQ	HY
VG	VP	LY	BT	HK	SB	XG	MQ	BY	HT	TK	XB	PG	DQ	GY
UG	WQ	MY	CT	GK	RB	YG	NQ	CY	GT	SK	YB	QG	EQ	FY
TG	XQ	NY	DT	FK	QA	ZG	PQ	DY	FT	RK	ZB	RH	FR	EZ
SG	YQ	PY	ET	EJ	PA	ZH	QQ	EY	ES	QJ	ZA	SH	GR	DZ
RG	ZQ	QY	FS	DJ	NA	YH	RR	FZ	DS	PJ	YA	TH	HR	CZ
QH	ZR	RZ	GS	CJ	MA	XH	SR	GZ	CS	NJ	XA	UH	JR	BZ
PH	YR	SZ	HS	BJ	LA	WH	TR	HZ	BS	MJ	WA	VH	KR	AZ
NH	XR	TZ	JS	AJ	KA	VJ	UR	JZ	AS	LJ	VA	WJ	LS	
MH	WR	UZ	KS	AH	JA	UJ	VR	LZ	AR	KH	UA	XJ	MS	
LH	VS	VZ	LR	BH	HA	TJ	WS	MZ	BR	JH	TA	YJ	NS	
KJ	US	WZ	MR	CH	GA	SJ	XS	NZ	CR	HH	RA	ZJ	PS	

(4) Les éléments numériques des numéros d'immatriculation de la série courante sont attribués comme suit:

- a) les éléments numériques de 0010 à 0099 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers;
- b) les éléments numériques de 0001 à 0009 ainsi que ceux de 0100 à 3999 peuvent être attribués en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- c) les éléments numériques de 4000 à 9999 sont attribués en tant que numéros courants à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 4000 – BA 4999, CA 5000 – CA 5999, DA 6000 – DA 6999, etc.

Annexe 7: Le modèle de la fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges

 <p>LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures</p>	<p>Fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges <i>Certificate for the use of a road vehicle on public roads under the cover of red plates</i></p>	<p>PLAQUES ROUGES <i>Red plates</i></p> <p>N°</p>
<p>Informations concernant le titulaire de la fiche de mise en circulation <i>Information concerning the certificate holder</i></p> <p>Dénomination <i>Denomination</i></p> <p>Siège social / Adresse <i>Social seat / address</i></p> <p>Date d'établissement de la fiche <i>Date of issue of the certificate</i></p> <p>Date d'expiration de la fiche (*) <i>Date of expiry of the certificate</i></p> <p>(*) durée de validité maximale (maximum period of validity): 15 jours (15 days)</p> <p>Cachet et signature du titulaire de la fiche (Stamp and signature of the certificate holder) Nom du signataire <i>Name of the undersigned</i></p>		
<p>Informations concernant le véhicule muni des plaques rouges <i>Information concerning the vehicle with the red plates</i></p> <p>Catégorie <i>Category</i></p> <p>Marque et type <i>Brand and type</i></p> <p>Numéro de châssis <i>Identification number</i></p> <p>Masses (*): à vide / maximale autorisée (kg) / <i>Masses (*): tare / maximum authorized (kg)</i></p> <p>(*): seul ensem pour véhicules destinés au transport de choses / for goods vehicles only</p>		
<p>Informations concernant le locataire des plaques rouges <i>Information concerning the tenant of the red plates</i></p> <p>Dénomination / Nom et Prénom <i>Denomination / Name and first name</i></p> <p>Siège social / Adresse <i>Social seat / address</i></p> <p>Le locataire déclare avoir pris connaissance du fait qu'il ne pourra utiliser les plaques rouges que pour la seule mise en circulation du véhicule spécifié ci-contre, sur le trajet indiqué ci-contre. En outre, le locataire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'usage de plaques rouges reprises au verso, pour autant que ces prescriptions l'obligent.</p> <p>Signature du locataire</p>		
<p>Informations concernant le conducteur du véhicule <i>Information concerning the vehicle driver</i></p> <p>Nom et Prénom <i>Name and first name</i></p> <p>Adresse <i>Address</i></p> <p>Numéro du permis de conduire <i>Number of the driving licence</i></p>		
<p>Informations concernant le trajet à effectuer <i>Information concerning the journey to be run</i></p> <p>Lieu et pays de départ <i>Place and country of departure</i></p> <p>Lieu et pays de destination <i>Place and country of destination</i></p> <p>Trajet: simple / aller-retour <i>Journey: there / there & back</i></p>		
<p>espace réservé à la SNCA</p>		
<p>SNCA - Sod été Nationale de Circulation Automobile, BP 23, L-5201 Sandweiler / Tél.: (+352) 35 72 14 - 276 / info@snca.lu</p> <p>Numéro de la fiche: « numéro courant »</p>		

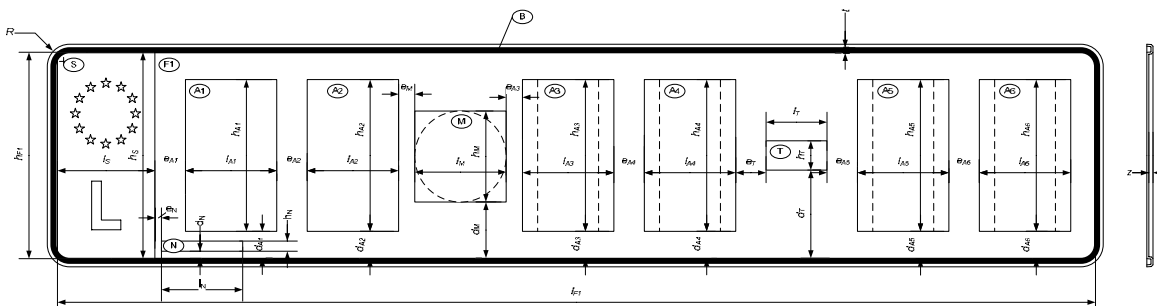
Annexe 8: Différents types de plaques d'immatriculation

Les plaques d'immatriculation comportent les types de plaques suivants:

- a) «plaques corps diplomatique»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) à c) de l'article 21, désignées «plaques CD»;
 - b) «plaques Cour grand-ducale et Gouvernement»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) et b) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques CG»;
 - c) «plaques parlement»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point d) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques PP»;
 - d) «plaques export»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point g) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques EX»;
 - e) «plaques motorcycle»: plaques d'immatriculation de motocycles ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques MC»;
 - f) «plaques cyclomoteur»: plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques CM»;
 - g) «plaques motorcycle historique»: plaques d'immatriculation de motocycles répondant aux critères de motocycles historiques, désignées «plaques MH»;
 - h) «plaques cyclomoteur historique»: plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers répondant aux critères de cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées «plaques CH»;
 - i) «plaques véhicules historiques»: plaques d'immatriculation de véhicules historiques autres que les motocycles historiques et les cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées «plaques VH»;
 - j) «plaques rouges»: plaques d'immatriculation visées à la sous-section 5.3 du chapitre 4, désignées «plaques RG»;
 - k) «plaques standard»: plaques d'immatriculation autres que celles définies aux points a) à j), destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques ST».
-

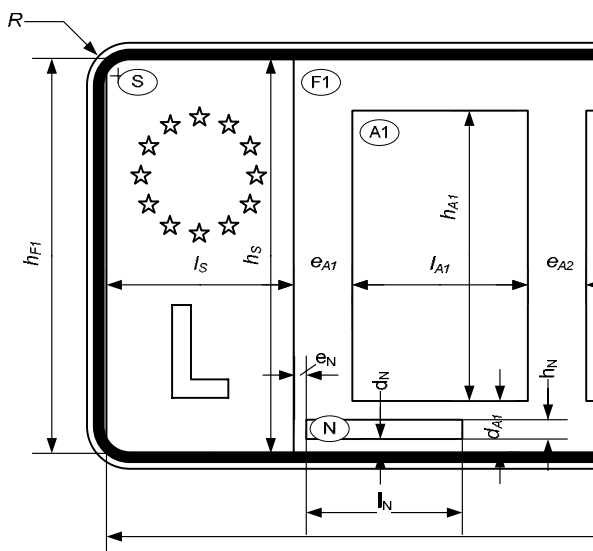
Annexe 9: Zone N d'une plaque d'immatriculation

1. Modèle d'une plaque d'immatriculation



2. Définition de la zone N

Zone dans laquelle est gravé, par rayon laser, de façon indélébile, le code de sécurité unique visé à l'article 33, paragraphe 2.


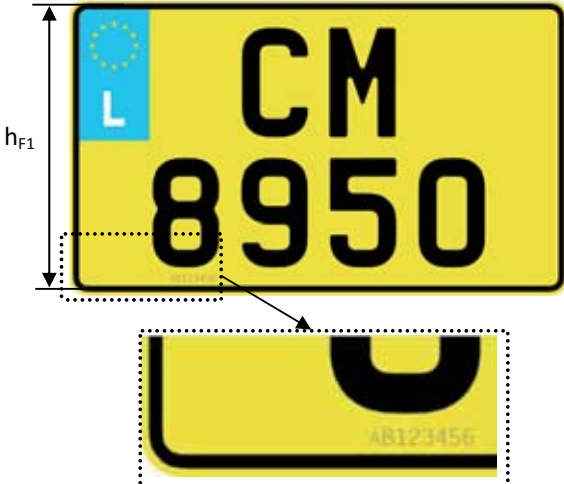



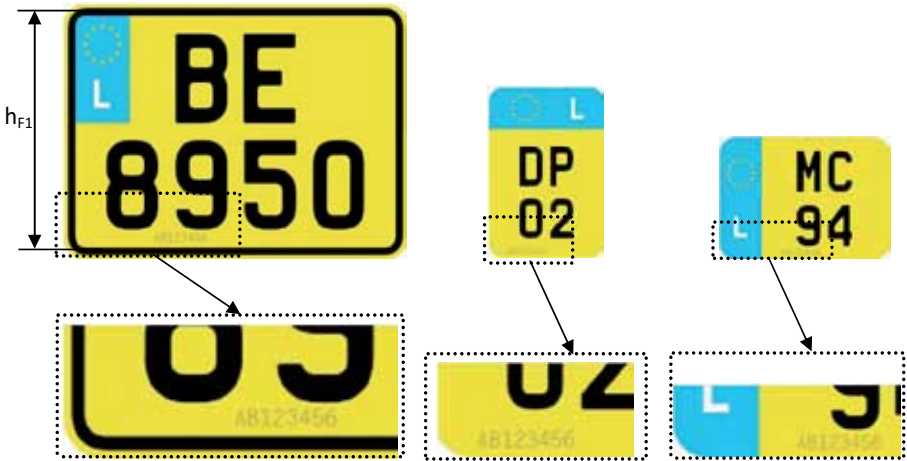
3. Couleurs et forme de la zone N

Zone N	
Forme	Rectangulaire
Couleur de fond	Les parties de la zone N non couvertes par les chiffres du code de sécurité sont de couleur jaune rétro réfléchissante.
Couleur des caractères	Noir

4. **Dimensions et emplacement de la zone N**

Dimensions de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST	
l_N [mm]	40
h_N [mm]	5

Emplacement de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST			
	l_s	e_N	d_N
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm.</p> <p>Exemple:</p> 	48	3	3
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm.</p> <p>Exemple:</p> 	48	10	3

	l_s	e_N	d_N
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm.</p> <p>Exemple:</p> 	32	3	3
<p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm, ainsi que pour les plaques d'immatriculation destinées aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers.</p> <p>Exemples:</p> 	32	10	3

5. **Tolérances applicables aux dimensions définies sous 4.**

Désignation	Dimensions simples				Dimensions cumulées		
	l_N/l_s	h_N	e_N	d_N	$d_N + h_N$	$l_s + e_N$	$e_N + l_N$
Tolérance [mm]	± 1	± 1	± 1	± 1	$\pm 1,5$	$\pm 1,5$	$\pm 1,5$

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la 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;

Vu la directive 2014/46/EU 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;

Vu la 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;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:

1. La rubrique 2.23. est remplacée par le texte suivant:

«2.23. *véhicule historique*: tout véhicule routier soumis à l'immatriculation qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

1. il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins 30 ans;
2. son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit;
3. 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.»

2. La rubrique 4.3. est remplacée par le texte suivant:

«4.3. a) *Mise en circulation d'un véhicule routier*: la mise en service d'un véhicule routier, en vue de sa mise en mouvement ou de son immobilisation sur la voie publique; l'immobilisation du véhicule sur la voie publique comprend le parage, l'arrêt et le stationnement.

4.3. b) *Immatriculation d'un véhicule routier*: l'autorisation administrative accordée au propriétaire d'un véhicule routier en vue de la mise en circulation de ce véhicule, comportant

1. l'attribution à ce véhicule d'un numéro d'immatriculation,
2. la délivrance pour ce véhicule d'un certificat d'immatriculation ainsi que pour les véhicules routiers non soumis au contrôle technique périodique, d'une vignette de conformité;

4.3. c) *Transcription d'un véhicule routier*: l'immatriculation au nom du nouveau propriétaire d'un véhicule routier qui a déjà été immatriculé et qui a changé de propriétaire.»

3. A la rubrique 4.5., le point c) est remplacé par le libellé suivant:

«c) *Vignette de conformité d'un véhicule routier*: la vignette délivrée pour un véhicule routier mis en circulation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique, aux fins de documenter et attester que ce véhicule est conforme à un type de véhicule qui a été agréé dans les conditions du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.»

Art. 2. A l'article 49 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, le dernier alinéa du paragraphe E) est remplacé par le libellé suivant:

«Lorsque le dispositif masque ou nuit à la visibilité de la plaque d'immatriculation arrière, le dispositif doit être muni d'une plaque d'immatriculation complémentaire répondant aux dispositions du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.»

Art. 3. A l'article 55 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«Dans le cadre du contrôle technique prévu à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, l'organisme de contrôle technique vérifie le fonctionnement conforme des appareils homologués.»

Art. 4. L'article 70 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 est modifié comme suit:

1. La phrase introductive de l'alinéa 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

«Tout conducteur d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, pour le véhicule conduit et, en cas de conduite d'un

ensemble de véhicules couplés, pour chacun des véhicules de cet ensemble, ceux des documents suivants qui sont requis en vertu du présent arrêté grand-ducal.»

2. La rubrique 4° de l'alinéa 1^{er} est remplacée par le texte suivant:

«4° a) soit la partie I du certificat d'immatriculation, soit un certificat d'identification, sauf dans les trois cas particuliers suivants:

1. pour un véhicule qui a été mis en circulation sur la voie publique dans les conditions visées à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, soit le certificat d'identification relatif au numéro de plaque rouge concerné, soit la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, dûment complétée et signée et accompagnée des pièces justificatives requises en vertu des dispositions de l'article 11 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
2. pour un ensemble de véhicules couplés muni d'une seule paire de plaques rouges, seul le certificat d'identification relatif à cette paire de plaques rouges est requis;
3. pour un véhicule dont la partie I du certificat d'immatriculation a fait l'objet d'un vol, la partie II du certificat d'immatriculation peut tenir lieu de la partie I volée du certificat d'immatriculation pendant le mois suivant la date à laquelle une déclaration quant au vol de la partie I du certificat d'immatriculation a été faite auprès des forces de l'ordre, et à condition pour le conducteur du véhicule en question de pouvoir exhiber, ensemble avec la partie II du certificat d'immatriculation, une copie de ladite déclaration de vol;

b) pour tout véhicule immatriculé à partir du 1^{er} février 2016, le ou les certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert;».

3. A la rubrique 7° sont apportées les modifications suivantes:

1. Au point a) de la rubrique 7°, les termes «un certificat de contrôle technique luxembourgeois en cours de validité» sont remplacés par «un certificat de contrôle technique en cours de validité conformément à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques».

2. La rubrique 7° est complétée *in fine* par un point c) nouveau, avec le libellé suivant:

«c) le cas échéant, pour tout véhicule soumis au contrôle technique routier, le rapport du dernier contrôle technique routier.»

4. La rubrique 8° est remplacée par le libellé suivant:

«8° pour tout véhicule qui, dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, a subi une modification ou transformation de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant sur son procès-verbal de réception ou sur son certificat de conformité, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'article précité;».

Art. 5. Les articles 92, 93, 93bis, 94, 94bis, 95 et 96 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 sont abrogés.

Art. 6. L'article 98 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 98.** Sans préjudice des dispositions des articles 70 et 173, il est interdit de mettre en circulation un véhicule routier soumis au contrôle technique en vertu des exigences de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 sans qu'il soit couvert par un certificat de contrôle technique ou un document équivalent en cours de validité. De même il est défendu de mettre en circulation un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg mais non soumis au contrôle technique périodique sans qu'il soit couvert par une vignette de conformité en cours de validité. En cas d'infraction à cette prescription, le certificat d'immatriculation ou le certificat d'identification concerné est retiré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.»

Art. 7. L'article 176 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 est complété *in fine* par un paragraphe 12, libellé comme suit:

«Un véhicule qui a été immatriculé comme véhicule historique avant le 1^{er} février 2016 est considéré comme véhicule historique au sens du présent arrêté grand-ducal.»

Art. 8. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 26 janvier 2016.
Henri

Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés; les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, est modifié comme suit:

1. La lettre I) de la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:
«I. du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;».
2. La lettre K) de la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:
«K. du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;».
3. La rubrique 70 de la partie A. est modifiée comme suit:
 - a) une nouvelle infraction 08 est insérée après l'infraction 07 avec le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
70 -08	– le ou les certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert***	24				

*** La présente disposition ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés à partir du 1^{er} février 2015.»

- b) les anciennes infractions 08 à 12 sont renumérotées 09 à 13.
- c) l'ancienne infraction 11 renumérotée 12 est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
70 -12	– un certificat de contrôle technique en cours de validité conformément à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955	24»				

d) une nouvelle infraction 14 est insérée après l'ancienne infraction 12 renumérotée 13, avec le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
70 -14	– le cas échéant, pour tout véhicule soumis au contrôle technique routier, le rapport du dernier contrôle technique routier	24»				

e) les anciennes infractions 13 à 17 sont renumérotées 15 à 21.

f) l'ancienne infraction 13 renumérotée 15 est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
70 -15	– une attestation de modification ou de transformation valable	24»				

4. Les rubriques 92, 94 et 94bis de la partie A. sont abrogées.

5. La rubrique 98 de la partie A. est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
98 -01	– Usage d'un véhicule routier non couvert par un certificat de contrôle technique valable				145	2
-02	– Usage d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique non couvert par une vignette de conformité valable				145	2»

6. La partie I. est remplacée par le libellé suivant:

«I. Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
13 -01	– Défaut d'obtempérer aux injonctions des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises dans le cadre du contrôle technique routier				145	2

-02	– Défaut d'exhiber aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, dans le cadre du contrôle technique routier, les documents de bord du véhicule	24»				
-----	--	-----	--	--	--	--

7. La partie K. est remplacée par le libellé suivant:

«K. Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
7 -01	– Défaut de certificat d'immatriculation luxembourgeois pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg				145	2
-02	– Défaut d'une plaque rouge réglementaire valable pour un véhicule militaire en circulation, autre qu'un véhicule de l'Armée			74		
-03	– Défaut de vignette de conformité valable pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique				145	2
10 -01	– Défaut d'informer le ministre en charge des Transports en cas de mise en circulation d'un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg				145	2
13 -01	– Défaut d'informer la SNCA dans les formes réglementaires en cas de cession, vente, exportation, destruction, de mise hors d'usage ou de mise hors circulation temporaire d'un véhicule routier immatriculé au Luxembourg			74		
-02	– Défaut de faire inscrire dans le délai d'un mois la nouvelle adresse sur le certificat d'immatriculation dans le cadre d'un changement de résidence ou de siège social	24				
14 -01	– Défaut de soumettre au contrôle de conformité un véhicule qui a été modifié ou transformé conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques				145	2
17 -01	– Utilisation d'un véhicule routier qui ne porte pas un numéro d'identification réglementaire*		49			
25 -01	– Défaut de plaque d'immatriculation réglementaire			74		

-02	– Usage non autorisé d'une plaque d'immatriculation			74		
27 -01	– Lisibilité défailante d'une plaque d'immatriculation ou d'identité		49			
-02	– Apposition sur une plaque d'immatriculation ou d'identité de lettres, de numéros ou de signes non autorisés		49			
-03	– Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les plaques d'immatriculation ou d'identité		49			
29 -01	– Utilisation d'un véhicule qui n'est pas muni à l'arrière d'un signe distinctif national réglementaire		49			

* Les présentes dispositions ne sont pas applicables:

- aux motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers ayant été mis en circulation avant le 26 novembre 1975;
- aux autres véhicules routiers ayant été mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1971.

32 -01	– Fixation non réglementaire d'une plaque d'immatriculation		49			
34 -01	– Usage non réglementaire d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge			74		
37 -01	– Usage d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ainsi que de leurs supports, non réglementaires			74		
-02	– Lisibilité défailante d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale		49			
-03	– Apposition sur un signe distinctif particulier ou une plaque spéciale de lettres, de numéros ou de signes non autorisés		49			
-04	– Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les signes distinctifs particuliers ou les plaques spéciales		49			
-05	– Usage abusif ou multiplication de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales			74		
38 -01	– Défaut de remettre à la SNCA les plaques rouges, le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation internationale, dans les conditions réglementaires			74		

39						
-01	– Usage de plaques rouges non réglementaires			74		
-02	– Lisibilité défaillante d'une plaque rouge		49			
-03	– Apposition sur une plaque rouge de lettres, de numéros ou de signes non autorisés		49			
-04	– Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les plaques rouges		49			
-05	– Usage abusif ou multiplication de plaques rouges			74		
40						
-01	– Défaut d'une fiche de mise en circulation internationale réglementaire dans le cadre de l'utilisation de plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois			74»		

Art. 2. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 26 janvier 2016.
Henri

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Etienne Schneider

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz