RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/621 DE LA COMMISSION

du 17 avril 2019

relatif aux informations techniques nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, et portant établissement de règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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 ([1]), et notamment son article 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à la directive 2014/45/UE, afin de faciliter le contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, la Commission devrait adopter des actes d'exécution définissant l'ensemble des informations techniques nécessaires aux points à contrôler, et relatifs à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées.

(2) L'annexe I de la directive 2014/45/UE énonce le nombre minimal de points à contrôler, les normes minimales à appliquer et les méthodes de contrôle recommandées.

(3) Afin de faciliter le contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, la Commission devrait également adopter des règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes.

(4) Les États membres peuvent exclure du contrôle technique les véhicules à deux ou trois roues – les catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm^3 –, si des mesures alternatives efficaces de sécurité routière ont été mises en place. Toutefois, en vue de faciliter l'introduction et l'harmonisation du contrôle technique des véhicules de ces catégories, il conviendrait également de définir un ensemble d'informations à des fins d'orientation.

(5) Les obligations et exigences énoncées dans le présent règlement ne devraient pas remettre en cause les obligations et exigences prévues par les règlements (CE) n° 715/2007 ([2]) et (CE) n° 595/2009 ([3]) du Parlement européen et du Conseil.

(6) Les constructeurs devraient se voir accorder un délai suffisant pour mettre en œuvre les solutions en ligne nécessaires leur permettant de mettre les informations techniques à la disposition des centres de contrôle et des autorités compétentes concernées.

(7) Les mesures prévues par le présent règlement sont adoptées conformément à l'avis du comité institué par l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2014/45/UE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Aux fins du contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, le présent règlement énonce:

a) l'ensemble des informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux feux, aux dispositifs réfléchissants et à l'équipement électrique, aux essieux, aux roues, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et relatives à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, conformément à l'annexe I, point 3, de la directive 2014/45/UE, et

b) des règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes.

([1]) JO L 127 du 29.4.2014, p. 51.

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

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

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules soumis à un contrôle technique conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/45/UE, qui sont immatriculés ou mis en circulation pour la première fois dans un État membre à partir du 20 mai 2018.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «constructeur», toute personne physique ou morale telle que définie par les règlements (UE) nº 167/2013 ([4]) et (UE) nº 168/2013 ([5]) du Parlement européen et du Conseil et par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ([6]);

2) «mandataire du constructeur», toute personne physique ou morale telle que définie par les règlements (UE) nº 167/2013 et (UE) nº 168/2013 et par la directive 2007/46/CE;

3) «lisible à la machine», directement exploitable par un ordinateur;

4) «informations sur la réparation et l'entretien», les informations telles que définies par les règlements (UE) nº 167/2013 et (UE) nº 168/2013 et par la directive 2007/46/CE;

5) «immatriculation», l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, telle que définie à l'article 2, point b), de la directive 1999/37/CE du Conseil ([7]).

Article 4

Informations techniques des véhicules

Les informations techniques nécessaires à la réalisation du contrôle technique figurent à l'annexe du présent règlement.

Article 5

Procédures d'accès aux informations techniques des véhicules

1. Les informations techniques des véhicules énoncées en annexe du présent règlement sont mises à la disposition des centres de contrôle et des autorités compétentes concernées, de manière non discriminatoire, aisément accessible, non-restrictive, cohérente et en temps utile.

2. Ces informations techniques sont mises à disposition au plus tard six mois après l'immatriculation ou la mise en circulation du véhicule. Toutefois, pour ce qui est des véhicules immatriculés ou mis en circulation entre le 20 mai 2018 et le 20 novembre 2019, ces informations sont mises à disposition le 20 mai 2020.

3. Par dérogation au paragraphe 2, dans les cas mentionnés aux premier, deuxième et cinquième tirets de l'article 5, paragraphe 4, de la directive 2014/45/UE, le constructeur fournit les informations techniques, sur demande et sans tarder, au centre de contrôle et à l'autorité compétente concernée.

4. Le constructeur fournit les modifications ultérieures et les suppléments apportés aux informations techniques visées au paragraphe 1 aux centres de contrôle et aux autorités compétentes concernées en même temps que sont mis à disposition les modifications et suppléments apportés aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

5. Les informations techniques sont mises à disposition dans la ou les langues officielles de l'État membre du centre de contrôle ou dans toute autre langue convenue par l'autorité compétente de l'État membre concerné.

([4]) Règlement (UE) nº 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).
([5]) Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).
([6]) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).
([7]) Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

6. Les constructeurs désignent un point de contact chargé d'accorder l'accès aux informations techniques des véhicules. Les coordonnées du point de contact sont mises à disposition sur le site web du constructeur. Le point de contact peut également être le mandataire du constructeur.

7. Afin de veiller à ce qu'un centre de contrôle demandant l'accès aux informations techniques des véhicules soit autorisé conformément à l'article 12, paragraphe 1, de la directive 2014/45/UE, les États membres ou leurs autorités compétentes aident le constructeur en tant que de besoin.

Article 6

Format des données

1. Le constructeur rend les informations techniques accessibles sur la base du numéro d'identification du véhicule dans un format de données ouvert et structuré:

a) aux autorités compétentes, sur demande, sous la forme d'un ensemble de dossiers de données lisibles par machine et exploitables hors ligne, et

b) aux centres de contrôle et aux autorités compétentes qui recourent à une solution en ligne. Lorsqu'il est recouru à une solution en ligne, les informations techniques, que le constructeur doit fournir sur un site web en même temps qu'une partie des informations sur la réparation et l'entretien, sont mises à disposition dans le même format de données. Les autres informations techniques des véhicules sont mises à disposition dans le format de données qui est utilisé pour des informations similaires.

2. Le constructeur peut déroger aux exigences définies au paragraphe 1 eu égard aux véhicules faisant l'objet d'une réception par type individuelle, d'une réception par type nationale ou d'une réception par type de petites séries régies par les règlements (UE) nº 167/2013 et (UE) nº 168/2013 et par la directive 2007/46/CE, ou s'il n'est pas tenu de se conformer aux règlements (CE) nº 715/2007 et (UE) nº 167/2013 ni au règlement (UE) nº 168/2013. Toutefois, les informations sont fournies d'une manière aisément accessible et cohérente de telle sorte qu'elles puissent être exploitées moyennant un effort raisonnable.

3. Dans le cas de véhicules faisant l'objet d'une réception par type par étapes, d'une réception par type mixte ou d'une réception par type multiétape régies par les règlements (UE) nº 167/2013 et (UE) nº 168/2013 et par la directive 2007/46/CE, le constructeur responsable de l'étape particulière du montage est tenu de communiquer au constructeur final les informations techniques du véhicule relatives à un système, à un composant ou à une entité technique particuliers pour cette étape. Le constructeur final est responsable de la communication, aux autorités compétentes et aux centres de contrôle, des informations techniques concernant le véhicule fini.

4. Le paragraphe 3 ne s'applique pas aux véhicules faisant l'objet de réceptions individuelles, nationales ou de petites séries régies par les règlements (UE) nº 167/2013 et (UE) nº 168/2013 et par la directive 2007/46/CE.

Article 7

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 20 mai 2020.

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

Fait à Bruxelles, le 17 avril 2019.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

1. **GÉNÉRALITÉS**

I. Aux fins de la présente annexe, on entend par «instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule» les informations diagnostiques de base et les informations relatives à l'essai des accessoires, notamment:

I.1 Description, propre au véhicule, de l'emplacement de l'interface électronique du véhicule et de l'accès à cette interface.

I.2 Informations quant au point de savoir si le système en question prend en charge l'interaction de diagnostics (Oui/Non). Dans l'affirmative:

I.2.1 Spécification, propre au véhicule, de catégories d'autobus et protocoles

I.2.2 Spécification, propre au véhicule, des paramètres de communication du système/de la fonction contrôlé(e)

I.3 Informations, propres au véhicule, relatives au système initialement installé.

II. Les informations techniques des véhicules concernant les véhicules de catégorie L et les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive 2014/45/UE sont mentionnées à titre indicatif.

2. **INFORMATIONS AUX FINS DES CONTRÔLES**

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE							
1.1. État mécanique et fonctionnement							
1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.						
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 éteint.						
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.	Pression max. de disjonction – pression min. de conjonction en [bar] *Voir le règlement n° 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.5.2*		X			
		Pression statique de fermeture de la soupape de protection multicircuits [bar] *Voir le règlement n° 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.5.2*		X			X

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel						
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.						
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.	Description générale du frein de stationnement électronique	X	X			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.						
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.						
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.						
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.						
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.						
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.						
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	Méthode d'évaluation de l'usure et limite d'usure *Voir le règlement n° 13 de la CEE-ONU, paragraphes 5.2.1.11.2 et 5.2.2.8.2*	X	X	X	X	
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	Méthode d'évaluation de l'usure et limite d'usure *Voir le règlement n° 13 de la CEE-ONU, paragraphes 5.2.1.11.2 et 5.2.2.8.2*	X	X	X		
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
1.1.16. Cylindres de frein (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	Type de cylindre de frein Service/stationnement Course maximale [mm] Longueur du levier [mm] *Voir le règlement nº 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.5.2*		X	X		
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	Pression d'entrée [bar]		X	X		
		Pression de sortie pour x % de la charge maximale par essieu [bar] *Annexe 10, paragraphe 7.4 + diagramme 5 du règlement nº 13 de la CEE-ONU*		X	X		
1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	Course maximale [mm] *Voir le règlement nº 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.5.2*		X	X		
		principe de fonctionnement [réglage automatique/manuel]		X	X		
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.						
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.						
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel						
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel	Emplacement et identification des prises d'essai *Voir le règlement nº 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.2*		X	X		
		Emplacement et identification des prises d'essai Voir le règlement 2015/68, annexe I, point 2.1.8.1.					X
1.1.23. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement						
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.	Exigences particulières aux fins de la mise à l'essai du véhicule sur un banc d'essai de freinage (mode d'essai)	X	X	X	X	X

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
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 enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. 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.	Pression nominale du système pour la charge maximale [bar] *Voir le règlement n° 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.5.2*		X	X		
		Force de freinage de référence [kN] à la pression d'entrée [bar] essieu 1		X	X		
		Force de freinage de référence [kN] à la pression d'entrée [bar] essieu 2		X	X		
		Force de freinage de référence [kN] à la pression d'entrée [bar] essieu 3		X	X		
		Force de freinage de référence [kN] à la pression d'entrée [bar] essieu 4 *Voir le règlement n° 13 de la CEE-ONU, paragraphe 5.1.4.6.2*		X	X		
		Pression de calcul pour chaque essieu		X	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.	Description générale du système, y compris des circuits (définition claire du frein de secours)	X	X			X
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.						
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.	Description générale du système, y compris de la procédure d'essai recommandée si impossible d'effectuer un essai dynamique (sur banc d'essai de freinage ou un essai sur route)	X	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.						
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	Description générale		X			

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	Instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X	X	X	X
1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	Instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X	X		X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel						
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.						
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.						
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.						
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.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
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.						
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.						
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.	Amortisseur de direction monté (Oui/Non)				X	
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.						
2.4. Parallélisme (X)[2]	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.						
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
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.	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X			
3. VISIBILITÉ							
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.						
3.2. État des vitrages	Contrôle visuel.						
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.						
3.4. Essuie-glaces	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
3.6. Système de désembuage (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE							
4.1. Phares							
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Catégorie de source lumineuse […,…]	X	X		X	X
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 à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	Réglage du faisceau de croisement [pourcentage] pour l'inclinaison verticale et la direction	X	X		X	
		instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
		Il s'agit de déterminer l'orientation horizontale en utilisant les informations communiquées par l'interface électronique du véhicule relatives à l'actionnement du déplacement du faisceau des phares pour permettre l'évaluation du réglage	X	X		X	
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
4.1.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement						
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.	Mode de fonctionnement [manuel/automatique)	X	X		X	
		instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif obligatoire [Oui/Non]	X	X			
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour							
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Montage des feux de jour, [Oui/Non]	X	X		X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.2.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.3. Feux stop							
4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	Installation d'un signal de freinage d'urgence, [Oui/Non]	X	X	X		
		instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X	X		
4.3.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement						
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse							
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.4.3. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
4.5. Feux de brouillard avant et arrière							
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.5.2. Réglage (X)[2]	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux						
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.5.4. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.6. Feux de marche arrière							
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.6.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement						
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière							
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.7.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière							
4.8.1. État	Contrôle visuel.						
4.8.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel.						
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage							
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.9.2. Conformité avec les exigences[1]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
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	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
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).	Câblage/identification des câbles (par exemple, couleur, blindage, section transversale, taille), surveillance de l'isolation (haute tension)	X	X		X	
		Emplacement de tout câblage à haute tension	X	X		X	
4.12. Feux et catadioptres non obligatoires (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	Emplacement du ou des accumulateur(s)	X	X		X	X
		Nombre d'accumulateurs	X	X		X	X
		Régime spécial pour les batteries à haute tension	X	X		X	
		Informations, propres au véhicule (VIN), sur l'interrupteur de batterie [Oui/Non]	X	X		X	
		Informations, propres au véhicule (VIN), sur le fusible de batterie [Oui/Non]	X	X		X	
		Informations, propres au véhicule (VIN), sur l'aération de la batterie [Oui/Non]	X	X		X	
		Informations, propres au véhicule (VIN), relatives au principe de fonctionnement	X	X		X	
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.	Description générale, nombre d'essieux	X	X	X	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.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
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 ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.						
5.2. Roues et pneus							
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.						
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.	Taille/dimensions/déport de roue	X	X	X	X	X
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	Taille,	X	X	X	X	X
		capacité de charge,	X	X	X	X	X
		catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique	X	X	X	X	X
		Système de contrôle de la pression des pneumatiques [N/O] direct/indirect	X	X	X	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.						
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.						
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X)[2]	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
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.						
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.						
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel						
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.						
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.						
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.	Description générale et emplacement, y compris du blindage.	X	X		X	X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	Exemption de dispositifs de protection latérale et ou de protection contre l'encastrement à l'arrière (Oui/Non)		X	X		
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.						
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.						
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.						
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.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
6.1.9. Performance du moteur (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	Configuration valable de l'unité de commande du moteur	X	X		X	X
		Instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	X
		Instructions pour la lecture de l'identification d'étalonnage	X	X		X	X
		Informations sur les identifiants d'étalonnage en cours de validité	X	X		X	X
		Numéro d'identification du logiciel, y compris les totaux de contrôle ou des données similaires de validation de l'intégrité.	X	X		X	X
6.2. Cabine et carrosserie							
6.2.1. État	Contrôle visuel						
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.						
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.						
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.						
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.						
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	Nombre maximal de sièges au total (à l'exclusion du siège du conducteur)	X	X			
		Nombre de sièges orientés vers l'arrière	X	X			
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.						
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.						
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.						
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.						
7. AUTRE MATÉRIEL							
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue (en ce qui concerne la catégorie L: L6/L7)							
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	Nombre et emplacement des points d'ancrage des ceintures de sécurité.	X	X		X	X
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Catégorie de ceinture de sécurité pour chaque position assise	X	X		X	X
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
7.1.5. Coussin gonflable (airbag)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	Nombre de coussins gonflables et emplacement	X	X		X	
		instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
7.1.6. Systèmes de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
7.2. Extincteur (X)[2]	Contrôle visuel.						
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement						
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X)[2]	Contrôle visuel.						
7.5. Trousse de secours. (si exigée) (X)[2]	Contrôle visuel.						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X)[2]	Contrôle visuel.						
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement						
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule		X			
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	Emplacement des capteurs		X			
		Emplacement des scellés		X			X
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.						
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X)[2]	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	instructions relatives à l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	X	X			
8. NUISANCES							
8.1. Bruit							
8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	Niveaux de bruit d'un véhicule en stationnement [dB(A) à 1/min].	X	X		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	Description générale du système de réduction des émissions. Filtre à particules installé [Oui/Non]	X	X			

Élément	Méthode	Informations nécessaires		Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
				< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
8.2.1.2. Émissions gazeuses	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (1): 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, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (2): 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]. Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.	Niveaux d'émissions gazeuses, s'ils sont indiqués par le constructeur		X	X		X	
		Informations spécifiques au véhicule (VIN) ou au code moteur		X	X		X	
		Pour le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement:	Exigences concernant la mise en condition du moteur telles que la temp. min. de l'huile/temp. de l'eau [°C] et procédures permettant de mettre le moteur en mode d'essai de type II	X	X		X	
			Résultats des essais d'émissions de type II	X	X		X	
			CO [%] lorsque le moteur tourne au ralenti	X	X		X	
			CO [%] lorsque le moteur tourne au ralenti accéléré	X	X		X	
			Lambda []	X	X		X	
		Pour l'utilisation de l'OBD:	Protocole de Raccordement & de Communication (Standard, tension d'alimentation, emplacement)	X	X			
			Liste des DTC (classes A, B1 et B2 actuellement pour les seuls véhicules utilitaires lourds)	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	Description générale du système de réduction des émissions. Notamment: Système de réduction des NO_x [Oui/Non] Filtre à particules installé [Oui/Non]		X	X			
		Emplacement du système RGE		X	X			
		Informations spécifiques au type de moteur [/au véhicule (VIN)]		X	X			

Élément	Méthode	Informations nécessaires		Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
				< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980	— Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V ([3]): mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. — Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI ([4]): mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables[1]. Mise en condition du véhicule: 1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant. 2. Exigences concernant la mise en condition: i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur 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;	Informations spécifiques au type de moteur du véhicule (VIN)		X	X		X	
		Pour le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement:	Exigences concernant la mise en condition du moteur telles que la temp. min. de l'huile/temp. de l'eau [°C] et procédures permettant de mettre le moteur en mode d'essai de type II	X	X		X	
			valeur k consignée sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur (résultat des essais d'émissions de type II)	X	X		X	
			Vitesse de coupure de l'alimentation du moteur lors des essais du type II					
			Limiteur du régime du moteur pour l'accélération à vide [Oui/Non]	X	X		X	
			Description pour la désactivation du limiteur du régime du moteur en vue d'effectuer l'essai en accélération libre;	X	X		X	
		Pour l' utilisation de l'OBD:	DTC autorisés par scanner OBD {codes pour le groupe des NO_x 3000 pour les véhicules utilitaires légers}	X	X		X	
			Protocole de Raccordement & de Communication (Standard, tension d'alimentation, emplacement)	X	X		X	
			Liste des DTC (classes A, B1 et B2 actuellement pour les seuls véhicules utilitaires lourds)	X	X		X	

Élément	Méthode	Informations nécessaires		Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
				< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
	ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent. Procédure d'essai: 1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz. 2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection. 3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3; 4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.							

Élément	Méthode	Informations nécessaires		Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
				< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
	5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.							
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques								
Interférences radio (X)[2]								
8.4. Autres points liés à l'environnement								
8.4.1. Pertes de liquide								
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 et de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.							
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).							
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.							
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.							
9.4. Sièges								
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.							
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.							

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.						
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).						
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X)[2]	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.						
9.9. Inscriptions (X)[2]	Contrôle visuel						
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X)[2]							
9.10.1. Portes	Contrôle visuel						
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel						
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						
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.						
9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel						
9.12. Autres équipements spéciaux (X)[2]							
9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel						
9.12.2. Installations sanitaires	Contrôle visuel						

Élément	Méthode	Informations nécessaires	Catégorie pour laquelle les informations sont nécessaires				
			< 3,5 tonnes	> 3,5 tonnes	O	L	T
9.12.3. Autres dispositifs (par exemple, les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel						

([1]) 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.
([2]) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) nº 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) nº 595/2009 (Euro VI).
([3]) 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.
([4]) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) nº 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) 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 qui sont liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.