

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► B **DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**
 du 6 juin 2000
relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

(JO L 203 du 10.8.2000, p. 1)

Modifiée par:

	Journal officiel		
	n°	page	date
► <u>M1</u> Directive 2003/26/CE de la Commission du 3 avril 2003	L 90	37	8.4.2003



**DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL**

du 6 juin 2000

relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, points c) et d),

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'augmentation de la circulation routière pose à tous les États membres des problèmes de nature et d'importance similaires en matière de sécurité et d'environnement.
- (2) Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, il convient que les véhicules utilitaires ne soient utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique.
- (3) En vertu de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁴⁾, les véhicules utilitaires sont soumis chaque année à un contrôle technique effectué par un organisme agréé.
- (4) L'article 4 de la directive 94/12/CE ⁽⁵⁾ a prévu une approche multidirectionnelle des aspects coûts/efficacité des mesures visant à réduire la pollution provoquée par les transports routiers. Le programme européen «Auto-oil I» a incorporé cette approche et fourni une évaluation objective de l'ensemble des mesures les plus rentables dans les domaines de la technologie des véhicules, de la qualité des carburants, du contrôle et de l'entretien ainsi que des mesures non techniques, afin de réduire les émissions dues aux transports routiers.
- (5) Compte tenu de cette approche, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 98/70/CE ⁽⁶⁾ visant à améliorer la qualité des carburants et, en vue de prévoir des normes

⁽¹⁾ JO C 190 du 18.6.1998, p. 10 et JO C 116 E du 26.4.2000, p. 7.

⁽²⁾ JO C 407 du 28.12.1998, p. 112.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 9 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999, p. 27), confirmé le 16 septembre 1999, position commune du Conseil du 2 décembre 1999 (JO C 29 du 1.2.2000, p. 1) et décision du Parlement européen du 14 mars 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 13 avril 2000.

⁽⁴⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 1. Directive modifiée par la directive 1999/52/CE de la Commission (JO L 142 du 5.6.1999, p. 26).

⁽⁵⁾ Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

⁽⁶⁾ Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

▼B

d'émissions plus strictes, la directive 98/69/CE ⁽¹⁾ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers ainsi que la directive 1999/96/CE ⁽²⁾ pour les poids lourds.

- (6) La présente directive s'inscrit dans la même approche. Toutefois, il apparaît plus efficace, du point de vue de la protection de l'environnement, de ne pas procéder à ce stade au renforcement des normes relatives au contrôle technique prévues par la directive 96/96/CE, mais d'instaurer des contrôles techniques routiers pour assurer tout au long de l'année l'application de ladite directive.
- (7) En effet, un contrôle technique annuel est jugé insuffisant pour garantir que les véhicules utilitaires restent conformes à la réglementation technique pendant toute l'année.
- (8) La mise en œuvre efficace de contrôles techniques routiers supplémentaires et ciblés constitue une mesure importante et rentable permettant de contrôler le niveau d'entretien des véhicules utilitaires en circulation.
- (9) Il convient que les contrôles techniques routiers soient effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire.
- (10) La méthode de sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles devrait se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus, et améliorant par là-même l'efficacité de la mise en œuvre des contrôles par les autorités, tout en réduisant au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.
- (11) En cas de défauts graves du véhicule contrôlé, il y a lieu de prévoir la possibilité de demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule de prendre les mesures appropriées et d'informer l'État membre demandeur des éventuelles mesures de suivi qui ont été prises.
- (12) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾.
- (13) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'établissement d'une régimes de contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

⁽¹⁾ Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

⁽²⁾ Directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L 44 du 16.2.2000, p. 1).

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.



ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Afin d'améliorer la sécurité routière et l'environnement, la présente directive vise à assurer un meilleur respect par les véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté de certaines des conditions techniques prévues par la directive 96/96/CE.
2. La présente directive définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de la Communauté.
3. Sans préjudice de la réglementation communautaire, les dispositions de la présente directive ne réduisent en rien le droit des États membres d'effectuer des contrôles non couverts par la présente directive ainsi que de contrôler d'autres aspects du transport routier, notamment ceux relatifs aux véhicules utilitaires. Rien n'empêche, d'autre part, un État membre, dans le cadre de contrôles ne relevant pas du champ d'application de la présente directive, de contrôler les points énumérés à l'annexe I dans des lieux autres que sur la voie publique.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «véhicule utilitaire», tout véhicule à moteur appartenant aux catégories 1, 2 et 3 définies à l'annexe I de la directive 96/96/CE ainsi que ses remorques;
- b) «contrôle technique routier», le contrôle de nature technique non annoncé par les autorités et donc inattendu d'un véhicule utilitaire en circulation sur le territoire d'un État membre, effectué sur la voie publique, par les autorités ou sous leur surveillance;
- c) «contrôle technique», le contrôle de la conformité du véhicule à la réglementation technique tel qu'il est prévu par l'annexe II de la directive 96/96/CE.

Article 3

1. Chaque État membre met en place des contrôles techniques routiers suffisants pour atteindre les objectifs visés à l'article 1^{er} en ce qui concerne les véhicules utilitaires relevant de la présente directive, en tenant compte du régime national appliqué à ces véhicules dans le cadre de la directive 96/96/CE.
2. Les contrôles techniques routiers sont réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Article 4

1. Le contrôle technique routier comporte soit un, soit deux, soit l'ensemble des éléments suivants:
 - a) une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt;
 - b) un contrôle du rapport de contrôle technique routier visé à l'article 5, établi récemment, ou un contrôle des documents attestant la conformité à la réglementation technique applicable au véhicule, et, en particulier, pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation dans un État membre, du document attestant que le véhicule utilitaire a été soumis au contrôle technique obligatoire, conformément à la directive 96/96/CE;
 - c) une inspection visant à déceler les défauts d'entretien. Cette inspection porte sur un, plusieurs ou sur la totalité des points de contrôle énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10.

▼B

2. L'inspection des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement est effectuée selon les modalités prévues à l'annexe II.

3. L'inspecteur, avant de procéder à une inspection portant sur les points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, prend en considération le dernier certificat de contrôle technique et/ou un rapport de contrôle technique routier établi récemment, éventuellement présenté(s) par le conducteur.

L'inspecteur peut aussi prendre en considération tout autre certificat de sécurité délivré par un organisme agréé, présenté, le cas échéant, par le conducteur.

Lorsque ces certificats et/ou le rapport susvisés fournissent la preuve qu'une inspection a déjà été effectuée au cours des trois derniers mois sur un des points énumérés dans la liste figurant à l'annexe I, point 10, ce point n'est pas contrôlé de nouveau, sauf dans le cas où cela serait justifié notamment à cause d'une défectuosité et/ou non-conformité manifeste.

Article 5

1. Le rapport de contrôle technique routier concernant l'inspection visée à l'article 4, paragraphe 1, point c), est établi par l'autorité ou l'inspecteur qui l'a effectuée. Le modèle de ce rapport figure à l'annexe I et comporte au point 10 une liste des points faisant l'objet du contrôle. L'autorité ou l'inspecteur coche les cases correspondantes. Le rapport doit être remis au conducteur du véhicule utilitaire.

2. Si l'autorité ou l'inspecteur estime que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule utilitaire peut poser un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité, désigné par l'État membre, conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE.

L'utilisation de ce véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés, s'il devient évident que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, soit lors du contrôle technique routier visé à l'article 4, paragraphe 1, soit, lors du contrôle plus élaboré visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Article 6

Les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, avant le 31 mars, les données collectées relatives aux deux années précédentes concernant le nombre de véhicules utilitaires contrôlés, classés par catégories conformément à l'annexe I, point 6, et par pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés, sur la base de l'annexe I, point 10.

La première transmission des données couvrira la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2003.

La Commission communique ces informations au Parlement européen.

Article 7

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application de la présente directive. Il se communiquent notamment les noms du (des) service(s) compétent(s) pour réaliser les contrôles ainsi que des personnes servant de point de contact.

2. Les défauts graves d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux ayant engendré la suspension de son utilisation, doivent être signalés aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule sur la base du modèle de rapport de contrôle figurant à l'annexe I, sans préjudice de poursuites conformément à la législation applicable dans l'État membre où le défaut a été constaté.

▼B

Sans préjudice de l'article 5, les autorités compétentes de l'État membre où un défaut grave a été constaté concernant un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule que des mesures appropriées soient prises à l'encontre du contrevenant, par exemple la soumission du véhicule à un nouveau contrôle technique.

Les autorités auxquelles cette demande a été faite communiquent aux autorités compétentes de l'État membre où les défauts du véhicule utilitaire ont été constatés, les mesures prises, le cas échéant, à l'encontre du contrevenant.

Article 8

Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation de l'annexe I ou pour l'adaptation au progrès technique des normes techniques définies à l'annexe II sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2.

Ces modifications ne doivent toutefois pas entraîner l'élargissement du champ d'application de la présente directive.

Article 9

1. La Commission est assistée par le «comité pour l'adaptation au progrès technique» institué par l'article 8 de la directive 96/96/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement de procédure.

Article 10

Les États membres établissent un régime de sanctions applicable lorsque le conducteur ou l'entrepreneur ne respecte pas les exigences techniques contrôlées sur la base de la présente directive.

Ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'exécution de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 11

La Commission présente au Conseil, au plus tard un an après avoir reçu des États membres les données visées à l'article 6, un rapport sur l'application de la présente directive accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2003.

Article 12

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 10 août 2002. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

▼B

Article 13

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

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

(Directive 2000/30/CE)

1. Lieu du contrôle:
2. Date:
3. Heure:
4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule:
5. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque:
6. Catégorie de véhicule:

a) <input type="checkbox"/> Camion léger (3,5-12 tonnes) ⁽¹⁾	e) <input type="checkbox"/> Poids lourd (plus de 12 tonnes) ⁽⁵⁾
b) <input type="checkbox"/> Remorque ⁽²⁾	f) <input type="checkbox"/> Semi-remorque ⁽⁶⁾
c) <input type="checkbox"/> Train routier ⁽³⁾	g) <input type="checkbox"/> Véhicule articulé ⁽⁷⁾
d) <input type="checkbox"/> Autobus ou autocar ⁽⁴⁾	
7. Entreprise effectuant le transport/adresse:
8. Nationalité:
9. Conducteur:

⁽¹⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes (catégorie N2).

⁽²⁾ Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises: remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes (catégorie O3); remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes (catégorie O4).

⁽³⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes (catégories N2, N3) attelé à une remorque (catégories O3 et O4).

⁽⁴⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (catégories M2, M3).

⁽⁵⁾ Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 12 tonnes (catégorie N3).

⁽⁶⁾ Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur d'une manière telle qu'une partie de cette semi-remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids ou du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises (catégories O3 et O4).

⁽⁷⁾ Véhicule tracteur couplé à une semi-remorque.

▼ **B**

10. Points contrôlés:

	contrôlés	non contrôlés	non conformes
a) dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) dispositif d'échappement ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacité de la fumée (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) émissions gazeuses [essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié (GPL)] ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) système de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) roues/pneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) suspension (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) châssis (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachygraphe (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
▶ ⁽¹⁾ k) limiteur de vitesse (installation et fonctionnement)◀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats du contrôle:

Suspension de l'utilisation du véhicule qui présente des défauts graves

12. Divers/observations

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle

Signature de l'autorité, agent ou inspecteur ayant procédé au contrôle.

⁽¹⁾ Ces points font l'objet d'essais et/ou de contrôles spécifiques selon les modalités prévues à l'annexe II de la directive 2000/30/CE.

▼B

ANNEXE II

**MODALITÉS CONCERNANT LES ESSAIS ET/OU CONTRÔLES
CONCERNANT LES DISPOSITIFS DE FREINAGE ET LES ÉMISSIONS
D'ÉCHAPPEMENT**

1. Conditions spécifiques concernant les dispositifs de freinage

Il est exigé que chaque partie du système de freinage et son mode d'action soient maintenus en parfait état de marche et soient correctement réglés.

Les freins du véhicule doivent remplir les fonctions de freinage suivantes:

- a) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de service capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route sur laquelle il circule;
- b) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de stationnement capable de maintenir le véhicule à l'arrêt, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route.

▼M1**2. Conditions spécifiques concernant les émissions d'échappement****2.1. Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence)**

- a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda:

- 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
- 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), mesurage de la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO), le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- i) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date fixée par les États membres à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE du Conseil ⁽¹⁾ et le 1^{er} octobre 1986: CO: – 4,5 % vol.;
 - ii) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1986: CO: – 3,5 % vol.
- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda:
 - 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
 - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
 - 3) détermination de l'efficacité du système de régulation des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception par type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule;
 - 4) émissions à la sortie du tuyau d'échappement — Valeurs limites.

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est

⁽¹⁾ JO L 76 du 9.3.1970, p. 1.

▼M1

pas disponible, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- i) mesures à effectuer moteur tournant au ralenti:

la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,5 % vol.; elle ne doit pas excéder 0,3 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, telle qu'elle a été modifiée par la directive 98/69/CE⁽¹⁾ ou ultérieurement. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002;

- ii) mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min⁻¹:

la teneur maximale en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,3 % vol.; elle ne doit pas excéder 0,2 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle qu'elle a été modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la directive 70/220/CEE modifiée par la directive 98/69/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur;

- iii) pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) conformément à la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, les États membres peuvent, au lieu de recourir à l'essai spécifié au point i), contrôler le fonctionnement du système de régulation des émissions en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD, en vérifiant simultanément le bon fonctionnement du système OBD.

2.2. Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

- 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.
- b) Mise en condition du véhicule:
- 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;
 - 2) sous réserve des dispositions du point d) 5), aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes:
 - 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 basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;
 - ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.
- c) Procédure d'essai:
- 1) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
 - 2) 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;
 - 3) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une

(1) JO L 350 du 28.12.1998, p. 1.

▼M1

seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;

- 4) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I.

d) Valeurs limites:

- 1) le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE du Conseil ⁽¹⁾;
- 2) lorsque cette donnée n'est pas disponible ou que les autorités compétentes des États membres décident de ne pas s'y référer, le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau déclaré par le constructeur ou les valeurs limites du coefficient d'absorption, qui sont les suivantes:

Coefficient d'absorption maximal pour:

- moteurs diesel à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹;
- moteurs diesel turbocompressés: 3,0 m⁻¹,
- une limite de 1,5 m⁻¹ s'applique aux véhicules suivants réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées:

- a) à la ligne B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel-Euro4);
- b) à la ligne B1 des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel-Euro4);
- c) à la ligne B2 des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires lourds à moteur diesel-Euro5);
- d) à la ligne C des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires lourds EEV),

ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE, ou conformément à des valeurs limites équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, ou avec la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CE, modifiée par la directive 1999/96/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008;

- 3) ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1980;
- 4) Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées au moins dans 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;
- 5) pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent, par dérogation aux dispositions de la section 2.2, point d) 4), refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés à la section 2.2, point b) 2 ii) (ou l'application d'un procédé équivalent)

⁽¹⁾ JO L 190 du 20.8.1972, p. 1.

▼M1

dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent, par dérogation aux dispositions de la section 2.2, point d) 4), admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés à la section 2.2, point b) 2 ii), (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils conçus pour déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

3. Conditions spécifiques concernant les limiteurs de vitesse:

- si possible, vérifier si le limiteur de vitesse est installé conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil ⁽¹⁾,
- contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse,
- si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, tout autre dispositif de protection contre les manipulations frauduleuses sont intacts,
- vérifier dans la mesure du possible que le limiteur de vitesse empêche les véhicules mentionnés aux articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE de dépasser les valeurs prescrites.

⁽¹⁾ JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.