

**DIRECTIVE 2001/9/CE DE LA COMMISSION****du 12 février 2001****portant adaptation au progrès technique de la directive 96/96/CE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu 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<sup>(1)</sup>, modifiée par la directive 1999/52/CE de la Commission<sup>(2)</sup>, et notamment son article 8, considérant ce qui suit:

- (1) Les programmes «Auto-oil», qui ont été lancés en 1992 afin de fournir les analyses devant servir de base à la fixation de normes d'émissions des véhicules et de qualité des carburants en 2000 et au-delà, en vue d'atteindre les objectifs en matière de qualité de l'air en mettant particulièrement l'accent sur la réduction des émissions du transport routier, ont reconnu que le niveau d'entretien des véhicules à moteur est un facteur essentiel de l'impact de la circulation routière sur la qualité de l'air.
- (2) La directive 96/96/CE spécifie les tests à effectuer lors du contrôle technique périodique afin de vérifier que les émissions des véhicules à moteur à essence et à moteur diesel restent dans des limites acceptables.
- (3) La teneur en monoxyde de carbone des émissions d'échappement des véhicules à moteur à essence équipés de certains systèmes de post-traitement des gaz d'échappement (norme Euro 1) doit être contrôlée à bas et à haut régime moteur.
- (4) La 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 du Conseil<sup>(3)</sup> prévoit l'introduction, à partir de 2000, de systèmes de diagnostic embarqués (OBD) dans les véhicules à moteur à essence et les véhicules utilitaires légers afin de surveiller le fonctionnement du système antipollution des véhicules en circulation. De la même manière, les systèmes OBD seront obligatoires à partir de 2003 sur les nouveaux véhicules à moteur diesel.
- (5) Le développement de systèmes OBD capables de contrôler et d'enregistrer les défaillances du véhicule pendant son utilisation devrait, dans l'avenir, réduire l'écart entre les conditions d'essai et le fonctionnement réel.
- (6) La présente directive supprime la nécessité de contrôler les véhicules à moteur à essence au régime de ralenti, ce qui réduit la complexité de l'essai, mais elle renforce la

précision en prévoyant le contrôle du fonctionnement du système OBD des véhicules.

- (7) Les mesures prévues dans la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques institué par l'article 8 de la directive 96/96/CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 96/96/CE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

*Article 2*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard un an à compter de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

*Article 3*

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

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 12 février 2001.

*Par la Commission*

Loyola DE PALACIO

*Vice-président*

<sup>(1)</sup> JO L 46 du 17.2.1997, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 142 du 5.6.1999, p. 26.

<sup>(3)</sup> JO L 350 du 28.12.1998, p. 1.

## ANNEXE

Le point 8.2.1 b) 4 de l'annexe II de la directive 96/96/CE est remplacé par le texte suivant:

«4. Émissions à la sortie du tuyau d'échappement — valeurs limites

a) Mesures à effectuer moteur tournant au ralenti:

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, la teneur maximale en CO ne doit pas excéder 0,5 % vol.

b) Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 min<sup>-1</sup>:

la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule pour le ralenti accéléré. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO ne doit pas excéder 0,3 % vol.

L'indicateur Lambda du rapport air/carburant doit être égal à  $1 \pm 0,03$  ou être conforme aux spécifications du constructeur.

c) Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué conformément à la directive 98/69/CE, les États membres peuvent, au lieu de recourir à l'essai spécifié au point a), contrôler le fonctionnement du système antipollution en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD, en vérifiant simultanément le bon fonctionnement du système OBD.»

---