

**DIRECTIVE 2003/27/CE DE LA COMMISSION****du 3 avril 2003****portant adaptation au progrès technique de la directive 96/96/CE du Conseil en ce qui concerne le contrôle des émissions d'échappement des véhicules à moteur****(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 en dernier lieu par la directive 2001/11/CE de la Commission <sup>(2)</sup>, et notamment son article 7, paragraphe 2,

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 concernant les émissions des véhicules et la qualité des carburants en 2000 et au-delà, en vue d'atteindre les objectifs en matière de qualité de l'air en s'attachant particulièrement à réduire les émissions du transport routier, ont permis de reconnaître 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) Un groupe de travail d'experts du Comité international d'inspection technique automobile (CITA) et d'autres organisations concernées a été établi par la Commission et s'est réuni au cours de l'année 2000. Le groupe a examiné les possibilités de modifier les valeurs limites pour les essais d'émission prescrits dans la directive 96/96/CE et dans la 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 <sup>(3)</sup>, afin de déterminer si cela pouvait être bénéfique pour l'environnement. Le groupe a conclu que les limites prescrites actuellement se situent invariablement bien au-dessus de ce que les véhicules sont capables d'atteindre en pratique, à condition d'être correctement entretenus: ces limites n'ont donc pas l'efficacité qu'on pourrait en attendre pour faciliter la détection des véhicules gros pollueurs, c'est-à-dire ceux dont les émissions d'échappement sont au moins supérieures de 50 % au niveau qu'on attendrait de véhicules entretenus correctement.

- (4) 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*

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

*Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2004. 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.

2. 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 3 avril 2003.

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 48 du 17.2.2001, p. 20.

<sup>(3)</sup> JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

## ANNEXE

Le quatrième tiret du point 7.10 de l'annexe II de la directive 96/96/CE est remplacé par le texte suivant:

«— 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.»

Le point 8.2 de l'annexe II de la directive 96/96/CE est remplacé par le texte suivant:

«8.2. Émissions d'échappement

8.2.1. Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence)

a) Lorsque les émissions ne sont pas limitées 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 (\*) et le 1<sup>er</sup> octobre 1986: CO: - 4,5 % vol.;
- ii) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> 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 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 (\*\*) 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<sup>er</sup> juillet 2002;

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

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<sup>er</sup> 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 (telle qu'elle a été modifiée par la directive 98/69/CE et les directives modificatrices ultérieures), 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.

#### 8.2.2. 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 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 (\*\*\*);
  - 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<sup>-1</sup>,
    - moteurs Diesel turbocompressés: 3,0 m<sup>-1</sup>,
    - une limite de 1,5 m<sup>-1</sup> 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 Euro 4);
      - 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 Euro 4);
      - 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 Euro 5);

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<sup>er</sup> juillet 2008;

- 3) ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980;
- 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;
- 5) pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent, par dérogation aux dispositions du point 8.2.2 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 au point 8.2.2 b) 2 ii) (ou l'application d'un procédé équivalent) dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent, par dérogation aux dispositions du point 8.2.2 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 au point 8.2.2 b) 2 ii) (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

#### 8.2.3. Appareillage de contrôle

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

8.2.4. Au cas où, lors de la réception CE, un type de véhicule n'aurait pas pu respecter les valeurs limites fixées par la présente directive, les États membres peuvent fixer des valeurs limites plus élevées pour ce type de véhicule sur la base de preuves fournies par le constructeur. Ils en informent aussitôt la Commission qui en informe à son tour les autres États membres.

(\*) JO L 76 du 9.3.1970, p. 1.

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

(\*\*\*) JO L 190 du 20.8.1972, p. 1.

(\*\*\*\*) JO L 44 du 16.2.2000, p. 1.»