

DIRECTIVE 92/55/CEE DU CONSEIL

du 22 juin 1992

modifiant la directive 77/143/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (émissions d'échappement)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que la directive 77/143/CEE ⁽⁴⁾ dispose que toutes les catégories de véhicules visées à son annexe I doivent être soumises à un contrôle technique périodique;

considérant que ladite directive prévoit l'adoption de directives particulières en vue du contrôle des normes auxquelles doivent répondre les points énumérés à son annexe II et la création d'un comité technique dont la Commission recueillera l'avis avant d'adopter les mesures destinées à adapter le contrôle technique aux progrès techniques;

considérant que la présente directive vise à maintenir les émissions à un niveau modéré pendant toute la durée de vie du véhicule en soumettant ces émissions à un contrôle régulier et à assurer que les gros pollueurs soient retirés de la circulation tant qu'ils ne présentent pas un état d'entretien correct;

considérant que la plupart des États membres ont adopté des procédures de contrôle de l'opacité des fumées rejetées par les poids lourds;

considérant que plusieurs États membres ont adopté une réglementation propre en ce qui concerne le contrôle des émissions gazeuses des véhicules légers, et notamment des voitures particulières;

considérant que l'évaluation des procédures de réception relative au contrôle des émissions gazeuses et des fumées rejetées par tous les types de véhicules montre que ces procédures peuvent difficilement être appliquées dans le cadre du contrôle technique;

considérant que le contrôle à effectuer durant le cycle d'utilisation du véhicule devrait être relativement simple, rapide et peu coûteux;

considérant qu'un mauvais réglage et un entretien insuffisant du moteur sont préjudiciables non seulement au moteur mais aussi à l'environnement parce qu'ils augmentent la pollution et la consommation de carburant;

considérant qu'il est important de développer des transports respectueux de l'environnement;

considérant que, en ce qui concerne les moteurs à allumage par compression (moteurs diesel), la mesure de l'opacité des fumées est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;

considérant que, pour les moteurs à allumage commandé (essence), la mesure des émissions de monoxyde de carbone à la sortie du tuyau d'échappement, moteur tournant au ralenti, est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;

considérant que le pourcentage de véhicules refusés, à l'occasion du contrôle des émissions, risque d'être élevé pour les véhicules qui ne sont pas soumis à un entretien régulier;

considérant que, pour les véhicules à moteur à essence dont les normes de réception prescrivent qu'ils soient équipés de systèmes perfectionnés de régulation des émissions tels que les catalyseurs à trois voies à sonde lambda, les normes de contrôle périodique des émissions seront plus sévères que pour les véhicules conventionnels;

considérant que la présente directive sera progressivement adaptée afin de tenir compte des progrès réalisés sur le plan de la construction des véhicules, qui facilitent le contrôle en cours d'exploitation, et des méthodes d'essai, qui seront plus proches des conditions d'utilisation réelles du véhicule,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe II de la directive 77/143/CEE est modifiée comme suit.

- 1) Les deux colonnes du point 8.2 (émissions) sont remplacées par le texte figurant en annexe à la présente directive.
- 2) Après le point 8.2 les titres suivants sont insérés au-dessus des deux colonnes:

VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES	VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES
1, 2, 3 et 4	5 et 6

⁽¹⁾ JO n° C 189 du 20. 7. 1991, p. 20.

⁽²⁾ JO n° C 150 du 15. 6. 1992.

⁽³⁾ JO n° C 49 du 24. 2. 1992, p. 64.

⁽⁴⁾ JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/328/CEE (JO n° L 178 du 6. 7. 1991, p. 29).

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, administratives et réglementaires nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai d'un an à compter de la date de son adoption. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Ils appliquent ces dispositions au plus tard à partir:

- du 1^{er} janvier 1994, pour les véhicules visés au point 8.2.1.a) de l'annexe II,
- du 1^{er} janvier 1996, pour les véhicules visés au point 8.2.2 de l'annexe II,
- du 1^{er} janvier 1997, pour les véhicules visés au point 8.2.1.b) de l'annexe II.

3. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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.

4. 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

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 22 juin 1992.

Par le Conseil

Le président

Joaquim FERREIRA DO AMARAL

ANNEXE

«VÉHICULES DANS LES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 et 6

8.2. Émissions d'échappement

8.2.1. Véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence)

a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple.

- 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites.
- 2) Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, 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:

— 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 ⁽¹⁾ et le 1^{er} octobre 1986:

CO — 4,5 % vol,

— 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 d'échappement sont contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda par exemple:

- 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes.
- 2) Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.
- 3) Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par le 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.

— 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.

— Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000 tours/minute:

Teneur en CO: maximum 0,3 % vol.

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

8.2.2. Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (Diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). 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 encore disponible

⁽¹⁾ Directive 70/220/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO n° L 76 du 9. 3. 1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/441/CEE (JO n° L 242 du 30. 8. 1991, p. 1).

⁽²⁾ Directive 72/306/CEE du Conseil, du 2 août 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO n° L 190 du 20. 8. 1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 89/491/CEE de la Commission (JO n° L 238 du 15. 8. 1989, p. 43).

ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas s'y référer, les valeurs limites du coefficient d'absorption sont les suivantes:

- Moteurs diesel à aspiration naturelle: $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- Moteurs diesel turbocompressés: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CEE.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1980.

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 CEE, 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.»