

DIRECTIVE 1999/52/CE DE LA COMMISSION

du 26 mai 1999

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⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 2,

- (1) considérant que le premier programme Auto-Oil⁽²⁾ a reconnu que le niveau d'entretien des véhicules à moteur constitue un facteur essentiel parmi les éléments qui déterminent les effets de la circulation sur la qualité de l'air;
- (2) considérant que les essais à effectuer lors des contrôles périodiques pour vérifier si les véhicules sont convenablement entretenus sont indiqués au point 8.2 de l'annexe II de la directive 96/96/CE;
- (3) considérant que, au point 8.2.2 de l'annexe II de la directive 92/55/CEE⁽³⁾, il est précisé que pour les véhicules Diesel, le contrôle est effectué en mesurant l'opacité des fumées d'échappement produites en accélération libre (moteur débrayé);
- (4) considérant que la présente directive consiste en une adaptation technique qui doit améliorer la qualité du contrôle technique des émissions produites par les véhicules à moteur Diesel;
- (5) considérant que les travaux doivent être poursuivis pour mettre au point d'autres procédures d'essai permettant de contrôler l'état d'entretien des véhicules à moteur Diesel, notamment en ce qui concerne les émissions de particules et des NO_x;
- (6) considérant que les mesures prévues à 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 comme suit:

À l'annexe II, le point 8.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«8.2.2. Véhicules équipés de 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;

⁽¹⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 1.⁽²⁾ Programme tripartite entre l'industrie pétrolière, l'industrie automobile et les services de la Commission européenne visant à établir les normes de l'an 2000 pour les émissions des véhicules à moteur et pour la qualité des carburants.⁽³⁾ JO L 225 du 10.8.1992, p. 68.

- 2) sous réserve des dispositions du point d) 5), aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes:
 - 3) 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 de la sorte, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;
 - 4) 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 du système d'échappement du véhicule à moteur pour vérifier 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 du Conseil (?).
 - 2) Lorsque cette donnée n'est pas encore disponible 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 m⁻¹,
 - moteurs Diesel turbocompressés: 3,0 m⁻¹,ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.
 - 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 dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libres 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 maximal 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 b) 3) (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 b) 3) (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.»

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} octobre 2000. 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 adoptées 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 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 26 mai 1999.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission
