



Règles de détermination de la catégorie de pollution des véhicules utilitaires

Version : 1^{er} juillet 2018

1. Véhicules utilitaires immatriculés en Allemagne :

a) Véhicules utilitaires allemands avec un certificat d'immatriculation émis à partir du 1^{er} octobre 2005

Pour les véhicules allemands immatriculés sur le territoire allemand et disposant d'un certificat d'immatriculation européen harmonisé, la catégorie d'émission est lisible en texte clair au point 14, ou reconnaissable aux chiffres du code figurant au point 14.1. Le tableau suivant récapitule les codes d'émission les plus fréquents des véhicules utilitaires :

N° séquentiel	Code d'émission	Catégorie de pollution/sonore	Résultat Norme EURO	Catégorie selon l'annexe 1 de la loi relative au péage sur le réseau routier et autoroutier fédéral (BFStrMG)
	Code de la ligne 14.1 du certificat d'immatriculation, partie I (carte grise) pour les véhicules nationaux	Texte clair de la ligne 14 du certificat d'immatriculation, partie I (carte grise) pour les véhicules nationaux		(pour *1 et les équipements avec filtre à particules, veuillez absolument prendre en compte l'indication)
1	0000	KEINE	EURO 0	F
2	0088	EMISSIONSKL. NICHT BEK.	EURO 0	F
3	0098	OLDTIMER	EURO 0	-
4	0099	KEINE	EURO 0	F
5	0601	GKL: G1	EURO 0	F
6	0602	GKL: G1 OEST	EURO 0	F
7	0610	SKL: S1	EURO 1	F
8	0611	SKL: S1, GKL: G1	EURO 1	F
9	0612	SKL: S1, GKL: G1 OEST	EURO 1	F
10	0620	SKL: S2	EURO 2	E *1
11	0621	SKL: S2, GKL: G1	EURO 2	E *1
12	0622	SKL: S2, GKL: G1 OEST	EURO 2	E *1
13	0630	93/59/EWG I	EURO 1	F
14	0631	93/59/I GKL: G1	EURO 1	F
15	0632	93/59/I GKL: G1 OEST	EURO 1	F
16	0633	96/69/EG I	EURO 2	E *1
17	0634	98/69/EG I, A	EURO 3	D *1
18	0635	98/69/EG I; B	EURO 4	C
19	0640	93/59/EWG II	EURO 1	F
20	0641	93/59/II GKL: G1	EURO 1	F
21	0642	93/59/II GKL: G1 OEST	EURO 1	F
22	0643	96/69/EG II	EURO 1	F
23	0644	98/69/EG II; A	EURO 2	E *1
24	0645	98/69/EG II, B	EURO 3	D *1
25	0650	93/59/EWG III	EURO 1	F
26	0651	93/59/III GKL: G1	EURO 1	F
27	0652	93/59/III GKL: G1 OEST	EURO 1	F
28	0653	96/69/EG III	EURO 1	F
29	0654	98/69/EG III; A	EURO 2	E *1
30	0655	98/69/EG III, B	EURO 3	D *1
31	0660	94/12/EG (M)	EURO 2	E *1
32	0661	94/12/EG (M), GKL: G1	EURO 2	E *1
33	0670	1999/96/EG; A	EURO 3	D *1
34	0671	1999/96/EG; A, GKL: G1	EURO 3	D *1
35	0680	1999/96/EG; B1	EURO 4	C
36	0681	1999/96/EG; B1, GKL: G1	EURO 4	C
37	0683	1999/96/EG; B2	EURO 5	B
38	0684	1999/96/EG; B2, GKL: G1	EURO 5	B
39	0690	1999/96/EG; C; EEV	EEV 1	B

40	0691	1999/96/EG; C; EEV; GKL: G1	EEV 1	B
41	35A0	EURO 5; A; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
42	35D0	EURO 5; D ; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
43	35E0	EURO 5; E; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
44	35F0	EURO 5; F; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
45	35H0	EURO 5; H; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
46	35I0	EURO 5; I; PI/CI;N1 III, N2	EURO 5	B
47	35J0	EURO 5; J; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
48	35L0	EURO 5; L; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
49	35M0	EURO 5; M; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
50	36N0	EURO 6; N; CI; M, N1	EURO 6	A
51	36O0	EURO 6; O; CI; N1 II	EURO 6	A
52	36P0	EURO 6; P; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
53	36Q0	EURO 6; Q; CI; M, N1 I	EURO 6	A
54	36R0	EURO 6; R; CI; N1 II	EURO 6	A
55	36S0	EURO 6; S; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
56	36T0	EURO 6; T; CI; M, N1 I	EURO 6	A
57	36U0	EURO 6; U; CI; N1 II	EURO 6	A
58	36V0	EURO 6; V; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
59	36W0	EURO 6; W; PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
60	36X0	EURO 6; X; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
61	36Y0	EURO 6; Y; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
62	36ZA	EURO 6; ZA; PI/CI; M, N1	EURO 6	A
63	36ZB	EURO 6; ZB; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
64	36ZC	EURO 6; ZC; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
65	36ZD	EURO 6; ZD; PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
66	36ZE	EURO 6; ZE; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
67	36ZF	EURO 6; ZF; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
68	66A0	EURO VI; A; M, N	EURO 6	A
69	66B0	EURO VI; B; M, N	EURO 6	A
70	66C0	EURO VI; C; M, N	EURO 6	A
71	66D0	EURO VI; D; M, N	EURO 6	A

Seuls les cas typiques du transport routier des marchandises sont mentionnés. Les codes et textes clairs non mentionnés dans le tableau peuvent le cas échéant être associés à une norme EURO via la liste établie par l'office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur en vue de la systématisation des véhicules et de leurs remorques (SV 1).

***1 Indication pour les véhicules équipés de systèmes de réduction des particules :**

Si des véhicules des catégories de pollution S2 et S3 (=norme EURO 2 et 3) sont équipés de systèmes de réduction des particules, alors on applique – **à cette condition seulement** – une meilleure catégorie de péage selon le tableau suivant :

Norme EURO	Véhicule équipé d'un système de réduction des particules	Catégorie selon l'annexe 1 de la loi relative au péage sur le réseau routier et autoroutier fédéral	Tarif kilométrique comme EURO
2	CRP*2 1 ou mieux	D	3
3	CRP*2 2 ou mieux	C	4

*2 Catégorie de réduction des particules

Lors de l'enregistrement dans le système de péage poids lourds, la norme EURO doit être indiquée.

Dans certains cas, il peut arriver que dans le certificat d'immatriculation, partie I (carte grise), une catégorie de pollution différente (en règle générale plus avantageuse) soit indiquée au chiffre 22 ou à la ligne V.9. Dans de tels cas, c'est la catégorie de pollution la plus avantageuse qui s'applique. La catégorie de réduction des particules résulte de l'indication saisie au chiffre 22.

Attention, les codes stipulés au chiffre 14.1 et concernant des véhicules utilitaires disposant d'un certificat d'immatriculation étranger harmonisé au niveau de l'UE ne coïncident pas nécessairement avec le système de classification des catégories d'émission pratiqué en Allemagne. Des codes nationaux divergents des États membres de l'UE peuvent également figurer au chiffre 14.1. Pour les véhicules utilitaires immatriculés en dehors de l'Allemagne, seules les explications aux points 2. et 3. ci-dessous s'appliquent :

b) Véhicules utilitaires allemands avec un certificat d'immatriculation émis avant le 30 septembre 2005

Pour les certificats d'immatriculation utilisés autrefois en Allemagne, vérifier d'abord si la carte grise ou le certificat de propriété du véhicule présente un texte clair qui figure dans le tableau ci-dessus et peut ainsi être associé à une norme EURO. Si ce n'est pas le cas, la catégorie de pollution peut être déterminée d'une autre manière (cf. les explications figurant ci-dessous au chiffre 3.).

2. Véhicules utilitaires immatriculés en dehors de l'Allemagne :

a) Véhicules utilitaires immatriculés en dehors de l'Allemagne avec certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE

Pour les véhicules utilitaires immatriculés en dehors de l'Allemagne avec un certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE, vérifier tout d'abord si un texte clair au chiffre 14, à la ligne V.9 ou dans les remarques présente manifestement une des directives UE mentionnées dans le tableau de correspondances ci-dessus pour les n° séquentiels 13 à 40 (exemple de texte clair : « 93/59/CEE I ») et peut ainsi être associé à une des normes EURO listées (dans le cas de notre exemple, il s'agirait de la norme EURO 1). Si ce n'est pas le cas, la catégorie de pollution peut être déterminée d'une autre manière (cf. les explications figurant ci-dessous au chiffre 3.).

b) Véhicules à moteur immatriculés en dehors de l'Allemagne sans certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE

Pour les véhicules utilitaires immatriculés en dehors de l'Allemagne sans certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE, vérifier également en premier lieu si le certificat présente le cas échéant un texte clair qui est identique et peut ainsi être associé à une des directives UE mentionnées dans le tableau de correspondances ci-dessus pour les n° séquentiels 13 à 40. Si ce n'est pas le cas, la catégorie de pollution peut être déterminée d'une autre manière (cf. les explications figurant ci-dessous au chiffre 3.).

3. Établissement alternatif de la catégorie de pollution pour les véhicules utilitaires immatriculés en Allemagne et à l'extérieur de l'Allemagne :

Dans la mesure où il est impossible, pour des véhicules utilitaires immatriculés en Allemagne et en dehors de l'Allemagne, de déterminer la catégorie d'émission dans le sens des explications précédentes, il est possible d'établir cette catégorie sur présentation

1. du justificatif d'imposition du véhicule actuel et en langue allemande, ou
2. d'une attestation de conformité avec les exigences environnementales valide pour le véhicule

en question. Cela s'applique également à l'établissement éventuellement significatif de la catégorie de réduction des particules. Cela est réglementé au par. 7 al. 2 du décret sur le péage pour poids lourds (LKW-MautV) ou au par. 8 al. 1 en relation avec le par. 7 al. 2 du LKW-MautV (vous trouverez ce décret sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.gesetze-im-internet.de>).

Le document relatif au véhicule pour l'autorisation CEMT (notamment pour les véhicules « EURO IV sûr », « EURO V sûr » et « EURO VI sûr ») convient comme attestation par rapport au point 2. Ce document permet de justifier la norme EURO correspondante. Si la catégorie de pollution ne peut être déterminée de cette manière, les options suivantes peuvent permettre d'établir l'authenticité de la catégorie d'émission :

- La présence d'un certificat de production en langue allemande, dans lequel figure de manière claire l'homologation du moteur ou l'homologation du système de réduction des particules. Cette attestation doit également stipuler clairement (par exemple via l'indication du numéro d'immatriculation ou du numéro d'identification du véhicule) que le moteur peu polluant ou le système de réduction des particules se trouve concrètement dans le véhicule en question.
- La preuve de l'homologation du moteur ou de l'homologation du système de réduction des particules établie en langue allemande par un expert indépendant. Ici aussi, il doit être prouvé que le moteur peu polluant ou le système de réduction des particules se trouve concrètement dans le véhicule en question.

Sur présentation d'autres documents appropriés, c'est l'Office fédéral du transport de marchandises (BAG) qui décide si la catégorie d'émission du véhicule assujéti au péage est clairement et donc conformément établie [par. 7 al. 3 du décret sur le péage pour poids lourds (LKW-MautV) ou par. 8 al. 4 en relation avec le par. 7 al. 3 du LKW-MautV]. Si les documents présentés sont contradictoires en ce qui concerne la catégorie d'émission, la catégorie d'émission valable pour le classement peut également être déterminée le cas échéant dans les limites de l'appréciation réglementaire de la situation en tenant compte de la règle de présomption appliquée aux véhicules immatriculés en dehors de l'Allemagne.

La règle de présomption suivante s'applique aux véhicules immatriculés en dehors de l'Allemagne [par. 8 al. 2 du décret sur le péage pour poids lourds (LKW-MautV)] :

Pour les véhicules assujéti au péage qui sont immatriculés en dehors de l'Allemagne et pour lesquels aucune des attestations citées n'a été fournie ou bien des documents contradictoires ont été présentés, on peut supposer qu'ils appartiennent à la catégorie d'émission suivante :

1. la catégorie de pollution S 6 pour une première immatriculation après le 31 décembre 2013,
2. la catégorie de pollution S 5 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 2009 et le 1^{er} janvier 2014,
3. la catégorie de pollution S 4 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 2006 et le 1^{er} octobre 2009,
4. la catégorie de pollution S 3 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 2001 et le 1^{er} octobre 2006,
5. la catégorie de pollution S 2 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 1996 et le 1^{er} octobre 2001,
6. la catégorie de pollution S 1 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 1993 et le 1^{er} octobre 1996,
7. aucune catégorie de pollution pour une première immatriculation avant le 1^{er} octobre 1993.

Si le véhicule se retrouve au point 7, enregistrer la norme EURO 0. Cela s'applique également en l'absence d'indication appropriée. L'enregistrement de la norme EURO 0 n'est en principe pas contesté.

4. Présentation de documents contradictoires :

Si les documents fournis lors du contrôle présentent un caractère contradictoire par rapport à la catégorie d'émission, l'Office fédéral du transport de marchandises (BAG) décide, selon son appréciation réglementaire de la situation, si la catégorie d'émission a été justifiée de manière conforme et définit la catégorie d'émission valable pour le classement ainsi que la période qui a permis de la déterminer.

5. Véhicules présentant des signes d'émission anormale :

Le principe énoncé au chiffre 4. s'applique également dans la mesure où les faits permettent de conclure que le fonctionnement du système de purification des gaz d'échappement ou de réduction des particules est entravé ou défectueux. Dans les situations les plus extrêmes, la législation prévoit la perception du tarif le plus élevé (cf. explications au chiffre 6.).

Dans la mesure où un véhicule assujéti au péage se distingue par une émission de bruits particulièrement élevée, une émission de gaz d'échappement supérieure à la moyenne ou que les informations ne se recoupent pas du tout pour faire valoir la règle de présomption (cf. explications au chiffre 3.), un justificatif peut être requis par l'Office fédéral du transport de marchandises (BAG). Celui-ci doit prouver que le véhicule utilitaire appartient vraiment à la catégorie d'émission assignée (par. 8, al. 3 LKW-MautV).

6. Justification non conforme de la catégorie d'émission :

Si la catégorie d'émission d'un véhicule n'a pas fait l'objet d'une justification conforme lors d'un contrôle, les coûts consécutifs associés à la pollution de l'air seront imputés au tarif le plus élevé. Le transporteur assujéti au péage a la possibilité de fournir plus tard un justificatif conforme de la catégorie d'émission. Si ce justificatif n'est pas présenté au plus tard avant l'issue de la procédure de recours, le tarif le plus élevé reste valable.