



Règles de détermination de la catégorie de pollution des véhicules utilitaires

Version : 1^{er} janvier 2023

1. Véhicules utilitaires immatriculés en Allemagne :

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

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

N° séquentiel	Code	Catégorie de pollution/ sonore	Résultat 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	AUCUNE	EURO 0	F
2	0088	CAT. D'ÉMISSION INCON-NUE	EURO 0	F
3	0098	VÉHICULE DE COLLECTION	EURO 0	-
4	0099	AUCUNE	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	EURO5;A;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
42	35D0	EURO5;D;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
43	35E0	EURO5;E;PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
44	35F0	EURO5;F;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B

45	35H0	EURO5;H;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
46	35I0	EURO5;I;PI/CI;N1 III, N2	EURO 5	B
47	35J0	EURO5;;PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
48	35L0	EURO5;L;PI/CI; N1 II	EURO 5	B
49	35M0	EURO5;M;PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
50	36N0	EURO6;N;CI; M, N1	EURO 6	A
51	36O0	EURO6;O;CI; N1 II	EURO 6	A
52	36P0	EURO6;P;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
53	36Q0	EURO6;Q;CI; M, N1 I	EURO 6	A
54	36R0	EURO6;R;CI; N1 II	EURO 6	A
55	36S0	EURO6;S;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
56	36T0	EURO6;T;CI; M, N1 I	EURO 6	A
57	36U0	EURO6;U;CI; N1 II	EURO 6	A
58	36V0	EURO6;V;CI; N1 III, N2	EURO 6	A
59	36W0	EURO6;W;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
60	36X0	EURO6;X;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
61	36Y0	EURO6;Y;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
62	36ZA	EURO6;ZA;PI/CI; M, N1	EURO 6	A
63	36ZB	EURO6;ZB;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
64	36ZC	EURO6;ZC;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
65	36ZD	EURO6;ZD;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
66	36ZE	EURO6;ZE;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
67	36ZF	EURO6;ZF;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
68	36ZG	EURO6;ZG;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
69	36ZH	EURO6;ZH;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
70	36ZI	EURO6;ZI;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
71	36ZJ	EURO6;ZJ;PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
72	36ZK	EURO6;ZK;PI/CI; N1 II	EURO 6	A
73	36ZL	EURO6;ZL;PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
74	66A0	EURO VI; A; M, N	EURO 6	A
75	66B0	EURO VI; B; M, N	EURO 6	A
76	66C0	EURO VI; C; M, N	EURO 6	A
77	66D0	EURO VI; D; M, N	EURO 6	A
78	66E0	EURO VI; E; M, N	EURO 6	A
79	6644	EURO VI; 44; M1, N	EURO 6	A
80	6645	EURO VI; 45; M, N	EURO 6	A

Seuls les cas caractéristiques du transport routier de marchandises sont mentionnés. Les codes et textes clairs non mentionnés dans le tableau peuvent éventuellement 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 sont équipés de systèmes de réduction des particules, alors on applique (**à cette condition seulement**) une meilleure catégorie de péage selon le tableau suivant :

Catégorie de pollution	Véhicule équipé d'un système de réduction des particules	Catégorie selon l'annexe 1 de la loi relative au	Tarif kilométrique comme EURO
S2	PMK*2 1 ou mieux	D	3
S3	PMK*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 point 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 point 22.

Attention, les codes stipulés au point 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 codage des catégories d'émission pratiqué en Allemagne. Des codes nationaux divergents des États membres de l'UE peuvent également figurer au point 14.1. Par conséquent, pour les véhicules utilitaires étrangers, seules les explications des points 2 et 3 ci-dessous s'appliquent :

b) Véhicules utilitaires allemands avec certificat d'immatriculation émis jusqu'au 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 de correspondances ci-dessus et peut ainsi être associé à une norme Euro. Si ce n'est pas le cas, la catégorie de pollution peut être prouvée d'une autre manière (voir les explications figurant ci-dessous au point 3).

2. Véhicules utilitaires immatriculés à l'étranger :

a) Véhicules utilitaires étrangers avec certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE

Pour les véhicules utilitaires étrangers possédant un certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE, vérifier tout d'abord si un texte clair au point 14, à la ligne V.9 ou dans les remarques présente explicitement une des directives UE mentionnées dans le tableau de correspondances ci-dessus pour les numéros séquentiels 13 à 40 (exemple de texte clair : « 93/59/CEE I ») et peut ainsi être associé à une des normes Euro qui y sont 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 prouvée d'une autre manière (voir les explications figurant ci-dessous au point 3).

b) Véhicules à moteur étrangers sans certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE

Pour les véhicules utilitaires étrangers sans certificat d'immatriculation harmonisé au niveau de l'UE, vérifier également en premier lieu si le certificat présente éventuellement un texte clair qui correspond explicitement à une des directives UE mentionnées dans le tableau de correspondances ci-dessus pour les numéros séquentiels 13 à 40 et peut ainsi lui être associé. Si ce n'est pas le cas, la catégorie de pollution peut être prouvée d'une autre manière (voir les explications figurant ci-dessous au point 3).

3. Preuve alternative 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 à l'extérieur de l'Allemagne, de prouver la catégorie d'émission dans le sens des explications précédentes, il est possible de prouver cette catégorie sur présentation

1. du justificatif d'imposition du véhicule actuel 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 la preuve éventuellement significative de la catégorie de réduction des particules. Ce point est régi par l'article 7, paragraphe 2, du décret relatif à la perception, au contrôle du paiement et au remboursement du péage (Lkw-MautV) ou par l'article 8, paragraphe 1, en relation avec l'article 7, paragraphe 2, du décret 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 preuve 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 réellement dans le véhicule en question.

Sur présentation d'autres documents appropriés, c'est l'Office fédéral de la logistique et de la mobilité qui décide, à l'issue d'une appréciation réglementaire, si la catégorie d'émission du véhicule assujetti au péage est incontestablement prouvée [article 7, paragraphe 3, du décret sur le péage pour poids lourds (Lkw-MautV) ou article 8, paragraphe 4, en relation avec l'article 7, paragraphe 3, de ce même décret]. Si les documents présentés sont contradictoires en ce qui concerne la catégorie d'émission, la catégorie d'émission valable pour la classification peut également être déterminée le cas échéant à l'issue d'une appréciation réglementaire en tenant compte de la règle de présomption appliquée aux véhicules étrangers.

La règle de présomption suivante s'applique aux véhicules immatriculés à l'étranger [article 8, paragraphe 2, du décret sur le péage pour poids lourds (Lkw-MautV)] :

Pour les véhicules assujettis au péage qui sont immatriculés à l'étranger 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 1er janvier 2014,
3. la catégorie de pollution S 4 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 2006 et le 1er octobre 2009,
4. la catégorie de pollution S 3 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 2001 et le 1er octobre 2006,
5. la catégorie de pollution S 2 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 1996 et le 1er octobre 2001,
6. la catégorie de pollution S 1 pour une première immatriculation entre le 30 septembre 1993 et le 1er octobre 1996,
7. aucune catégorie de pollution pour une première immatriculation avant le 1er octobre 1993.

Si le véhicule se retrouve au point 7, enregistrer la norme Euro 0. Cela s'applique également en l'absence totale 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 de la logistique et de la mobilité décide, à l'issue d'une appréciation réglementaire, si la catégorie d'émission est prouvée de manière conforme et définit la catégorie d'émission valable pour la classification ainsi que la période qui a permis de la déterminer.

5. Véhicules présentant des signes d'émission anormale :

Le principe énoncé au point 4 s'applique aussi dans la mesure où les faits permettent, lors d'un contrôle, 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 (voir les explications du point 6).

Dans la mesure où un véhicule assujetti au péage se distingue par une émission de bruits particulièrement élevée, une émission de gaz d'échappement supérieure à la moyenne ou que les indications ne se recoupent pas du tout pour faire valoir la règle de présomption (voir les explications du point 3), un justificatif peut être requis par l'Office fédéral de la logistique et de la mobilité. Ce justificatif doit prouver que le véhicule utilitaire appartient vraiment à la catégorie d'émission qui lui a été attribuée [article 8, paragraphe 3, du décret sur le péage pour poids lourds (Lkw-MautV)].

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

Si la catégorie d'émission d'un véhicule n'a pas fait l'objet d'une preuve conforme lors d'un contrôle, les coûts consécutifs liés à la pollution atmosphérique seront calculés au tarif le plus élevé dans la catégorie F de l'annexe 1 de la loi relative au péage sur le réseau routier et autoroutier fédéral (BFStrMG) (article 5, paragraphe 4, de la loi BFStrMG). Le transporteur assujetti au péage a la possibilité de fournir plus tard une preuve conforme de la catégorie d'émission. Si cette preuve n'est pas présentée au plus tard avant la fin de la procédure de recours, le tarif le plus élevé reste valable.