

RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 175 du 7 juillet 2017)

Page 715, à l'annexe II modifiant l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151, point 8):

au lieu de: «Au point 2.3, la dernière phrase est modifiée comme suit:»

lire: «Au point 2.4, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:».

Page 727, à l'annexe II modifiant l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151, point 36):

au lieu de: «d) au point 1, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, les termes “Étape 1: Segmentation des données et exclusion des émissions de démarrage à froid (point 4 de l'appendice 4);” sont remplacés par les termes “Étape 1: Segmentation des données;”;

e) au point 3.1, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, la dernière phrase du premier paragraphe est modifiée comme suit:

“Le calcul décrit dans le présent point doit être effectué à partir du premier point (en avant).”;

f) au point 3.1, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, dans le deuxième paragraphe, les deuxième et quatrième tirets sont supprimés;

g) au point 3.2, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, le paragraphe suivant est ajouté:

“Dans le cas où un VHE-NRE est soumis à l'essai, la fenêtre de calcul doit commencer au moment où le contact est mis et inclure les événements de conduite pendant lesquels aucune émission de CO₂ n'a lieu.”;

h) au point 5, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, le paragraphe suivant est inséré:

“Pour les véhicules de catégorie N2 qui sont équipés, conformément à la directive 92/6/CEE, d'un dispositif limitant la vitesse du véhicule à 90 km/h, la part de fenêtres de conduite sur autoroute pour l'ensemble de l'essai doit être d'au moins 5 %.”;

i) au point 5.3, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, le paragraphe suivant est ajouté:

“Lorsqu'un VHE-NRE est soumis à l'essai et uniquement si le taux minimal spécifié de 50 % n'est pas atteint, la tolérance positive supérieure tol_1 peut être augmentée par paliers de 1 point de pourcentage jusqu'à ce que le taux-cible de 50 % de fenêtres normales soit atteint. Lorsque cette méthode est utilisée, tol_1 ne doit jamais dépasser 50 %.”;

j) au point 6.1, à la suite du titre “Vérification des conditions dynamiques du parcours et calcul du résultat d'émissions RDE final avec la méthode 1 (fenêtre mobile de calcul de moyenne)”, le paragraphe suivant est ajouté:

“Pour toutes les fenêtres de calcul de moyenne incluant les points de données de démarrage à froid, tel que défini à l'appendice 4, point 4, la fonction de pondération est fixée à 1.”»

- lire: «36 bis) L'appendice 5 est modifié comme suit:
- a) au point 1, les termes “Étape 1: Segmentation des données et exclusion des émissions de démarrage à froid (point 4 de l'appendice 4);” sont remplacés par les termes “Étape 1: Segmentation des données;”;
 - b) au point 3.1, dans le premier paragraphe, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:
“Le calcul décrit dans le présent point doit être effectué à partir du premier point (en avant).”;
 - c) au point 3.1, dans le deuxième paragraphe, les deuxième et quatrième tirets sont supprimés;
 - d) au point 3.2, le paragraphe suivant est ajouté:
“Dans le cas où un VHE-NRE est soumis à l'essai, la fenêtre de calcul doit commencer au moment où le contact est mis et inclure les événements de conduite pendant lesquels aucune émission de CO₂ n'a lieu.”;
 - e) au point 5, à la suite du titre “VÉRIFICATION DU CARACTÈRE COMPLET ET NORMAL DU PARCOURS”, le paragraphe suivant est inséré:
“Pour les véhicules de catégorie N2 qui sont équipés, conformément à la directive 92/6/CEE, d'un dispositif limitant la vitesse du véhicule à 90 km/h, la part de fenêtres de conduite sur autoroute pour l'ensemble de l'essai doit être d'au moins 5 %.”;
 - f) au point 5.3, le paragraphe suivant est ajouté:
“Lorsqu'un VHE-NRE est soumis à l'essai et uniquement si le taux minimal spécifié de 50 % n'est pas atteint, la tolérance positive supérieure tol_1 peut être augmentée par paliers de 1 point de pourcentage jusqu'à ce que le taux-cible de 50 % de fenêtres normales soit atteint. Lorsque cette méthode est utilisée, tol_1 ne doit jamais dépasser 50 %.”;
 - g) au point 6.1, le paragraphe suivant est ajouté:
“Pour toutes les fenêtres de calcul de moyenne incluant les points de données de démarrage à froid, tel que défini à l'appendice 4, point 4, la fonction de pondération est fixée à 1.”.
-