

RÈGLEMENT (UE) 2018/932 DE LA COMMISSION**du 29 juin 2018****modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les dispositions relatives aux essais au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) et les prescriptions concernant la réception par type pour tous carburants****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE⁽¹⁾, et notamment son article 5, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Des normes CEN relatives à certains mélanges communs d'esters méthyliques d'acides gras (EMAG) utilisés comme carburants pour moteurs diesel et au gazole paraffinique ont été récemment publiées. Il est, par conséquent, approprié d'actualiser les règles en vigueur afin de faire également référence à ces nouvelles normes.
- (2) En ce qui concerne les essais au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS), le règlement (UE) 2016/1718 de la Commission⁽²⁾ a introduit des prescriptions concernant à la fois la part du parcours en conduite urbaine et la longueur totale du parcours. En particulier sur certains véhicules de catégorie N₃ équipés de moteurs à puissance nominale élevée, il est apparu que, en raison de ces prescriptions restrictives, les essais PEMS effectués conformément aux dispositions actuelles se solderaient par une annulation des essais. Afin de résoudre le problème, il convient de modifier les conditions de conformité aux prescriptions applicables aux fenêtres de conduite urbaine, le parcours en conduite urbaine étant allongé au détriment de la part du parcours sur autoroute et la longueur maximale du parcours total étant augmentée.
- (3) Une clarification est nécessaire en ce qui concerne la prescription d'avoir au moins une fenêtre valide en mode de conduite urbaine uniquement, s'appliquant spécifiquement aux émissions de NO_x, qui constituent le polluant critique dans ces conditions.
- (4) Dans le cas de la réception par type pour tous carburants, la procédure visant à démontrer le respect des tolérances requises pour le signal de couple de l'unité de commande du moteur (ECU) n'est actuellement pas définie dans le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission⁽³⁾. Par conséquent, lorsque le moteur n'est pas équipé d'un système permettant de reconnaître le carburant utilisé, la démonstration de la façon de déterminer la conformité est laissée à l'appréciation du service technique. En raison de l'intérêt croissant pour la réception par type de carburants alternatifs, il y a lieu d'harmoniser cette procédure. Il convient, par conséquent, de déterminer l'écart de couple dû au carburant alternatif et d'utiliser ensuite cet écart pour calculer un facteur de correction de la puissance, qui devrait être mentionné dans la documentation relative à la réception par type. Le facteur de correction de la puissance peut être appliqué pour démontrer la conformité aux prescriptions relatives à la précision du signal de couple de l'ECU. De plus, pour les essais PEMS avec un carburant alternatif, le facteur de correction de la puissance peut être appliqué afin de déterminer la valeur correcte du couple pour les calculs d'émissions.
- (5) Il convient donc que le règlement (UE) n° 582/2011 soit modifié en conséquence.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

⁽¹⁾ JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2016/1718 de la Commission du 20 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les émissions des véhicules lourds, s'agissant des dispositions relatives aux essais au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) et de la procédure d'essai de la durabilité des dispositifs antipollution de remplacement (JO L 259 du 27.9.2016, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:

1. l'annexe I est modifiée comme suit:

a) au point 1.1.2, la partie introductive du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Si le constructeur permet que la famille de moteurs fonctionne avec des carburants commerciaux qui ne sont conformes ni à la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil (*), ni à la norme CEN EN 228:2012 dans le cas de l'essence sans plomb, ni à la norme CEN EN 590:2013 dans le cas du gazole, notamment avec le carburant EMAG B100 (norme CEN EN 14214), les mélanges de carburants pour moteurs diesel à haute teneur en EMAG B20/B30 (norme CEN EN 16709), le gazole paraffinique (norme CEN EN 15940) ou d'autres carburants, le constructeur doit, en plus des prescriptions du point 1.1.1, satisfaire également aux prescriptions suivantes:

(*) Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).»;

b) au point 1.1.2., le point a1) suivant est inséré:

«a1) déterminer le facteur de correction de la puissance pour chaque carburant déclaré, conformément au point 5.2.7, s'il y a lieu;»;

c) au point 5.2.5, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) 10 pour cent lors de l'exécution du cycle d'essai mondial harmonisé en conditions stabilisées (ci-après "WHSC") conformément à l'annexe III, sauf pour les modes 1 et 13 (modes de ralenti);»;

d) le point 5.2.7 suivant est inséré:

«5.2.7. Si la différence entre la valeur du couple mesuré obtenue avec un carburant commercial déclaré et le couple calculé à partir des informations demandées au point 5.2.1 dépasse l'une des valeurs spécifiées au point 5.2.5, un facteur de correction de la puissance pour chaque carburant commercial supplémentaire permis par le constructeur conformément au point 1.1.2 est déterminé pour la famille de moteurs. Le facteur de correction est calculé comme le rapport entre le couple maximal moyen [Nm] mesuré avec le carburant de référence conformément à l'annexe IX et le couple maximal moyen [Nm] mesuré avec le carburant commercial déclaré.»;

e) les points 5.3.3 et 5.3.3.1 sont remplacés par le texte suivant:

«5.3.3. Le respect de la prescription visée au point 5.2.5 est démontré pour le moteur parent d'une famille de moteurs lors de la détermination de la puissance du moteur conformément à l'annexe XIV et lors de l'exécution de l'essai WHSC conformément à l'annexe III et des essais en laboratoire des émissions hors cycle au moment de la réception conformément à la section 6 de l'annexe VI.

5.3.3.1. Le respect de la prescription visée au point 5.2.5 est démontré pour chaque membre de la famille de moteurs lors de la détermination de la puissance du moteur conformément à l'annexe XIV. À cette fin, des mesures supplémentaires sont réalisées en plusieurs points de charge partielle et de régime moteur (par exemple aux modes WHSC et en certains points aléatoires additionnels).»;

f) le point 5.3.3.2 suivant est inséré:

«5.3.3.2. S'il y a lieu, le facteur de correction de la puissance pour la famille de moteurs, tel qu'indiqué au point 5.2.7, est déterminé avec le moteur parent de la famille de moteurs.»;

g) à l'appendice 5, dans l'addendum de la fiche de réception CE par type, le point 1.5.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.5.2. Données supplémentaires, p. ex. le facteur de correction de la puissance pour chaque carburant déclaré (s'il y a lieu);»;

h) à l'appendice 7, dans l'addendum de la fiche de réception CE par type, le point 1.5.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.5.2. Données supplémentaires, p. ex. le facteur de correction de la puissance pour chaque carburant déclaré (s'il y a lieu);»;

2. l'annexe II est modifiée comme suit:

a) le point 4.4.2 est remplacé par le texte suivant:

«4.4.2. *Carburant*

Le carburant d'essai est un carburant commercial couvert par la directive 98/70/CE et les normes CEN pertinentes ou un carburant de référence comme spécifié dans l'annexe IX du présent règlement.»;

b) le point 4.4.2.2 suivant est inséré:

«4.4.2.2. Des échantillons de carburant sont prélevés.»;

c) le point 4.5.3 est remplacé par le texte suivant:

«4.5.3. Pour les véhicules N₃, le parcours comprend approximativement 30 % de conduite urbaine, 25 % de conduite hors agglomérations et 45 % de conduite sur autoroute.»;

d) le point 4.6.5 est remplacé par le texte suivant:

«4.6.5. La durée de l'essai doit être suffisamment longue pour accomplir entre quatre et huit fois le travail effectué durant le cycle WHTC ou produire entre quatre et huit fois la masse de référence de CO₂ en kg/cycle du cycle WHTC, le cas échéant.»;

e) l'appendice 1 est modifié comme suit:

i) le point 4.2.1.1 suivant est inséré:

«4.2.1.1. Calcul des émissions spécifiques pour un carburant commercial déclaré

Si un essai au titre de la présente annexe a été effectué avec un carburant commercial déclaré au point 3.2.2.2.1 de l'annexe I, appendice 4, partie 1, les émissions spécifiques e_{gas} (mg/kWh) sont calculées pour chaque fenêtre et pour chaque polluant en multipliant les émissions spécifiques non corrigées par le facteur de correction de la puissance déterminé conformément au point 1.1.2 a1) de l'annexe I.»;

ii) le point 4.2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«4.2.2.2. L'essai doit être annulé si le pourcentage de fenêtres valides est inférieur à 50 % ou s'il ne reste pas de fenêtres valides, en ce qui concerne les oxydes d'azote (NO_x), en mode de conduite urbaine uniquement, après que la règle du 90^e centile a été appliquée.»;

f) à l'appendice 4, le point 2.1.1 suivant est inséré:

«2.1.1. Si un carburant commercial déclaré au point 3.2.2.2.1 de l'annexe I, appendice 4, partie 1, est utilisé pour l'essai, le signal de couple de l'ECU doit être divisé par le facteur de correction, avant la vérification à l'aide de la courbe de couple maximum de référence obtenue avec ce carburant commercial.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 29 juin 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER