

RÈGLEMENT (UE) 2022/2383 DE LA COMMISSION**du 6 décembre 2022****modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne la réception par type, au regard des émissions, des véhicules lourds utilisant du biodiesel pur****(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 4, paragraphe 3, son article 5, paragraphe 4, et son article 12,

considérant ce qui suit:

- (1) Les véhicules réceptionnés par type dans l'Union doivent pouvoir fonctionner avec du biodiesel pur ainsi qu'avec différents mélanges de biodiesel et de carburants fossiles en cas de besoin.
- (2) Conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission ⁽²⁾, la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions requiert que le constructeur garantisse la conformité aux spécifications des carburants de référence définis à l'annexe IX dudit règlement qui sont utilisés pour les essais de réception par type.
- (3) Le biodiesel pur (EMAG B100) ne figure pas sur la liste de l'annexe IX du règlement (UE) n° 582/2011 en tant que carburant de référence pour la réception par type, au regard des émissions, des véhicules lourds. L'essai de réception par type doit être répété pour le gazole (B7) et pour le biodiesel pur (B100) afin de démontrer la conformité aux prescriptions concernant les émissions. Afin de minimiser la duplication d'essais et de faciliter la certification pour l'utilisation du biodiesel pur et des mélanges avec du biodiesel (par exemple, EMAG B20/B30), il est nécessaire d'introduire les spécifications pour le biodiesel pur en tant que carburant de référence, sur la base des normes internationales et européennes pertinentes. La démonstration de la conformité aux prescriptions de l'essai d'émissions pour une réception par type B100 en s'appuyant sur un véhicule de base fonctionnant au biodiesel pur devrait être autorisée. Tandis que pour l'essai nécessaire de conformité en service, n'importe quel biodiesel peut être choisi.
- (4) Pour la réception des véhicules équipés d'un moteur réceptionné, un addendum est nécessaire pour les spécifications de la fiche de réception par type.
- (5) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 582/2011 en conséquence.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique — Véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes I, II et IX du règlement (UE) n° 582/2011 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ 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).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le troisième 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 6 décembre 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

1) L'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 est modifiée comme suit:

a) au point 1.1.2, la phrase introductive 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, ni à la norme CEN EN 14214:2012+A2:2019 dans le cas du carburant EMAG B100, tels que 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) après le point 1.3, les points 1.4 et 1.4.1 suivants sont ajoutés:

«1.4. **Prescriptions relatives à la réception par type B100**

1.4.1. La réception par type d'une famille B100 avec un moteur de base testé sur EMAG B100 est étendue à tous les membres de la famille et aux mélanges avec biodiesel avec une teneur en EMAG qui excède celle de EMAG B30 (norme CEN EN 16709), sans autre essai. La réception par type peut être étendue aux mélanges avec biodiesel ayant une teneur en EMAG plus faible si les prescriptions du présent règlement sont également respectées pour ces mélanges sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des ajustements sur le véhicule. Dans un tel cas, le constructeur doit déclarer les mélanges avec biodiesel que la famille de moteurs est capable d'utiliser au point 3.2.2.2.1 de la fiche de renseignements visée à la partie 1 de l'appendice 4. Si l'autorité compétente en matière de réception détermine que la demande soumise n'est pas entièrement représentative, des mélanges avec biodiesel autres que EMAG B100 peuvent être sélectionnés par l'autorité compétente en matière de réception et testés.»;

c) le point 3.2.1.7 suivant est inséré:

«3.2.1.7. Dans le cas d'une réception par type B100, la marque de réception doit contenir "B100" après le symbole national.»;

d) dans l'appendice 4, partie 1, le point 3.2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.2.2.2. Véhicules lourds gazole/essence/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/éthanol(ED95)/éthanol (E85)/GNL/GNL₂₀/B100⁽¹⁾ (6)»;

e) dans l'addendum de l'appendice 5, le point 1.1.5 est remplacé par le texte suivant:

«1.1.5. Catégorie de moteur: Gazole/Essence/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/Éthanol (ED95)/Éthanol (E85)/GNL/GNL20/B100⁽¹⁾»;

f) le point 8 de l'appendice 6 est remplacé par le texte suivant:

«8. Signature:

Pièce jointe: Dossier d'information.

Rapport d'essai.

Addendum»;

g) l'addendum suivant est ajouté à l'appendice 6:

«Addendum

à la fiche de réception CE par type n° ...

1. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

1.1. Caractéristiques à indiquer aux fins de la réception par type d'un véhicule avec un moteur réceptionné installé:

1.1.1. Marque du moteur (nom de l'entreprise):

- 1.1.2. Type et description commerciale (mentionner les variantes éventuelles):
- 1.1.3. Code du constructeur inscrit sur le moteur:
- 1.1.4. Catégorie de véhicule (s'il y a lieu) ^(b):
- 1.1.5. Catégorie de moteur: Gazole/Essence/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/Éthanol (ED95)/Éthanol (E85)/GNL/GNL₂₀/B100^(c):
- 1.1.5.1. Type de moteur à double carburant (dual-fuel): Type 1A/Type 1B/Type 2A/Type 2B/Type 3B ^(d)^(d1):
- 1.1.6. Nom et adresse du constructeur:
- 1.1.7. Nom et adresse du représentant agréé du constructeur (le cas échéant):
- 1.2. Si le moteur visé en 1.1 a été réceptionné par type en tant qu'entité technique distincte:
- 1.2.1. Numéro de réception par type du moteur/de la famille de moteurs ^(e):
- 1.2.2. Numéro de réglage du logiciel de l'unité de commande ECU:
- 1.3. Caractéristiques à indiquer concernant la réception par type d'un moteur/d'une famille de moteurs ^(f) en tant qu'entité technique distincte (conditions à respecter lors du montage du moteur sur un véhicule):
- 1.3.1. Dépression maximale et/ou minimale à l'admission:
- 1.3.2. Contre-pression maximale admissible:
- 1.3.3. Volume du système d'échappement:
- 1.3.4. Restrictions d'utilisation (le cas échéant):
- 1.4. Niveaux d'émission du moteur/moteur de base ^(g)
Facteur de détérioration (DF): calculé/fixé ^(h)
Spécifier les valeurs DF et les émissions lors des essais WHSC (le cas échéant) et WHTC dans le tableau ci-dessous:
- 1.4.1. Essai WHSC

Tableau 4

Essai WHSC

Essai WHSC (le cas échéant) ⁽¹⁰⁾ ^(d5)							
DF	CO	THC	NMHC ^(d4)	NO _x	Masse de particules	NH ₃	Nombre de particules
Mult/add ⁽ⁱ⁾							
Émissions	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC ^(d4) (mg/kWh)	NO _x (mg/kWh)	Masse de particules (mg/kWh)	NH ₃ ppm	Nombre de particules (#/kWh)
Résultat de l'essai							
Calculé avec DF							
Émissions massiques de CO ₂ : ... g/kWh							
Consommation de carburant ... g/kWh							

1.4.2. Essai WHTC

Tableau 5

Essai WHTC

Essai WHTC ⁽¹⁰⁾ (^{d5})								
DF	CO	THC	NMHC ^(d4)	CH ₄ ^(d4)	NO _x	Masse de particules	NH ₃	Nombre de particules
Mult/add ⁽¹⁾								
Émissions	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC ^(d4) (mg/kWh)	CH ₄ ^(d4) (mg/kWh)	NO _x (mg/kWh)	Masse de particules (mg/kWh)	NH ₃ ppm	Nombre de particules (#/kWh)
Démarrage à froid								
Démarrage à chaud sans régénération								
Démarrage à chaud avec régénération ⁽¹⁾								
k _{r,u} (mult/add) ⁽¹⁾								
k _{r,d} (mult/add) ⁽¹⁾								
Résultat pondéré de l'essai								
Résultat final de l'essai avec DF								
Émissions massiques de CO ₂ : ... g/kWh								
Consommation de carburant: ... g/kWh								

1.4.3. Essai au ralenti

Tableau 6

Essai au ralenti

Essai	Valeur CO (% vol.)	Lambda ⁽¹⁾	Régime moteur (min ⁻¹)	Température de l'huile moteur (°C)
Essai en régime inférieur de ralenti		N/A		
Essai en régime supérieur de ralenti				

1.4.4. Essai de démonstration PEMS

Tableau 6 bis

Essai de démonstration PEMS

Type de véhicule (par exemple M ₃ , N ₃ et application, par exemple camion rigide ou articulé, bus urbain)						
Description du véhicule (par exemple modèle du véhicule, prototype)						
Résultats acceptation-refus (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Nombre de particules
Facteur de conformité de la fenêtre de travail (11)						
Facteur de conformité de la fenêtre de masse de CO ₂ (11)						
Informations relatives au parcours	Conduite urbaine		Conduite hors agglomérations		Conduite sur autoroute	
Parts de temps du parcours caractérisé par le fonctionnement en circulation urbaine, hors agglomérations et sur autoroute, comme décrit au point 4.5 de l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011						
Parts de temps du parcours caractérisé par des accélérations, des décélérations, des vitesses de croisière et des arrêts, comme décrit au point 4.5.5 de l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011						
	Minimum			Maximum		
Puissance moyenne de la fenêtre de travail (en %)						
Durée de la fenêtre de la masse CO ₂ (en s)						
Fenêtre de travail: pourcentages de fenêtres valides						
Fenêtre de la masse CO ₂ : pourcentages de fenêtres valides						
Taux de cohérence de la consommation de carburant						

1.5. Mesure de la puissance

1.5.1. Puissance du moteur mesurée sur banc d'essai

Tableau 7

Puissance du moteur mesurée sur banc d'essai

Régime moteur mesuré (tours/min.)							
Débit de carburant mesuré (g/h)							
Couple mesuré (Nm)							
Puissance mesurée (kW)							
Pression barométrique (kPa)							
Pression de vapeur d'eau (kPa)							

Température de l'air d'admission (K)							
Facteur de correction de la puissance							
Puissance corrigée (kW)							
Puissance auxiliaire (kW) (1)							
Puissance nette (kW)							
Couple net (Nm)							
Consommation de carburant spécifique corrigée (g/kWh)							

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

h) dans l'addendum de l'appendice 7, le point 1.1.5 est remplacé par le texte suivant:

«1.1.5. Catégorie de moteur: Gazole/Essence/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/Éthanol (ED95)/Éthanol (E85)/GNL/GNL20/B100 (1)».

2) À l'annexe II, point 4.4.2, la phrase suivante est ajoutée:

«dans le cas d'une réception par type B100, les autorités compétentes en matière de réception peuvent demander à tester le véhicule avec du biodiesel d'une teneur EMAG quelconque.».

3) Dans l'annexe IX, sous le titre «Caractéristiques techniques des carburants à utiliser pour l'essai des moteurs à allumage par compression et des moteurs à double carburant (dual-fuel)», le tableau suivant est inséré après le tableau «Type: Gazole (B7)»:

«Type: **biodiesel pur (B100)** pour les moteurs à allumage par compression

Paramètre	Unité	Limites		Méthode d'essai
		Minimale	Maximale	
Teneur EMAG	% (m/m)	96,5	–	EN 14103
Masse volumique à 15 °C	kg/m ³	860	900	EN ISO 3675 EN ISO 12185
Viscosité à 40 °C (1)	mm ² /s	3,50	5,00	EN ISO 3104 EN 16896
Point d'éclair	°C	101	–	EN ISO 2719 EN ISO 3679 (2)
Indice de cétane (3)	–	51,0	–	EN ISO 5165 EN 15195 EN 16715 EN 17155
Corrosion sur lame de cuivre (3 heures à 50 °C)	Notation	Classe 1		EN ISO 2160
Stabilité à l'oxydation (à 110 °C)	h	8,0	–	EN 14112 EN 15751
Indice d'acidité	mg KOH/g	–	0,50	EN 14104
Indice d'iode	g iode/100 g	–	120	EN 14111 EN 16300
Ester méthylique d'acide linoléique	% (m/m)	–	12,0	EN 14103
Esters méthyliques polyinsaturés (≥ 4 doubles liaisons)	% (m/m)	–	1,00	EN 15779

Teneur en méthanol	% (m/m)	–	0,20	EN 14110
Teneur en monoglycérides	% (m/m)	–	0,70	EN 14105
Teneur en diglycérides	% (m/m)	–	0,20	EN 14105
Teneur en triglycérides	% (m/m)	–	0,20	EN 14105
Glycérol libre	% (m/m)	–	0,02	EN 14105 EN 14106
Glycérol total	% (m/m)	–	0,25	EN 14105
Teneur en eau	% (m/m)	–	0,050	EN ISO 12937
Contamination totale	mg/kg	–	24	EN 12662
Teneur en cendres sulfatées	% (m/m)	–	0,02	ISO 3987
Teneur en soufre	mg/kg	–	10,0	EN ISO 20846 /EN ISO 20884 EN ISO 13032
Métaux du groupe I (Na+K)	mg/kg	–	5,0	EN 14108 EN 14109 EN 14538
Métaux du groupe II (Ca+Mg)	mg/kg	–	5,0	EN 14538
Teneur en phosphore	mg/kg	–	4,0	EN 14107 EN 16294

(¹) Si la CFPP est égale ou inférieure à – 20 °C, la viscosité doit être mesurée à – 20 °C. La valeur mesurée ne doit pas excéder 48 mm²/s. Dans ce cas, les méthodes d'essai standard sont applicables sans les données de précision en raison du comportement non newtonien dans un système à deux phases.

(²) Un échantillon de 2 ml et un appareil équipé d'un dispositif de détection thermique doivent être utilisés.

(³) La détermination de l'indice de cétane dérivé pour EMAG n'est pas incluse dans les déterminations de la précision de certaines méthodes d'essai.».