RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/988 DE LA COMMISSION

du 27 avril 2018

portant modification et rectification du règlement d'exécution (UE) 2017/656 établissant les prescriptions administratives relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers conformément au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) nº 1024/2012 et (UE) nº 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE ([1]), et notamment son article 18, paragraphe 5, son article 21, paragraphe 3, son article 23, paragraphe 5, son article 24, paragraphe 12, et son article 32, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) 2017/656 de la Commission ([2]) définit, entre autres, les modèles de certains documents qui doivent être établis dans le contexte de la réception UE par type de moteurs à combustion interne destinés à des engins mobiles non routiers. modèles présentant un certain nombre d'erreurs et d'omissions, il convient de les modifier, de les rectifier et de les compléter.

(2) À des fins de transparence et d'exhaustivité, il convient que le constructeur de moteurs inclue dans le dossier constructeur une copie des rapports de démonstration d'essais spécifiques lorsqu'il demande une réception UE par type.

(3) Afin d'harmoniser et de faciliter les procédures de calcul des émissions de gaz polluants dans le cadre de la surveillance en service des moteurs d'engins mobiles non routiers conformément au règlement délégué (UE) 2017/655 de la Commission ([3]), le travail de référence et la masse de CO_2 de référence utilisés pour ce calcul devraient être indiqués dans l'addendum du modèle de certificat de réception UE par type et dans le format unique du rapport d'essai.

(4) Afin d'harmoniser la terminologie utilisée dans l'ensemble du paquet législatif relatif aux limites d'émissions et à la réception par type des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers et de clarifier leur sens, il convient de remplacer les termes «cylindrée (cm^3)» apparaissant dans le règlement d'exécution (UE) 2017/656 par les termes «cylindrée totale du moteur (cm^3)».

(5) Enfin, à la suite de la publication du règlement d'exécution (UE) 2017/656, des erreurs mineures de différents types ont été détectées et doivent être rectifiées. En particulier, il convient d'apporter certaines modifications aux dispositions contenant des contradictions ou des informations redondantes et de rectifier certaines références et numérotations.

(6) En particulier, il convient de rectifier les points 10 à 11.2 du modèle pour le format unique du rapport d'essai afin de refléter correctement la terminologie utilisée dans le règlement (UE) 2016/1628.

(7) Il convient donc que le règlement d'exécution (UE) 2017/656 soit modifié et rectifié en conséquence.

(8) mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

([1]) JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2017/656 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant les prescriptions administratives relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers conformément au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil (JO L 102 du 13.4.2017, p. 364).

([3]) Règlement délégué (UE) 2017/655 de la Commission du 19 décembre 2016 complétant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de gaz polluants des moteurs à combustion interne en service installés sur des engins mobiles non routiers (JO L 102 du 13.4.2017, p. 334).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement d'exécution (UE) 2017/656

Le règlement d'exécution (UE) 2017/656 est modifié comme suit:

1) l'article 12 *bis* suivant est inséré:

«*Article 12* bis

Dispositions transitoires

1. Nonobstant l'application des dispositions du présent règlement, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2018/988 de la Commission (*), les autorités compétentes continuent également jusqu'au 31 décembre 2018 d'accorder des réceptions UE par type à des types de moteurs ou à des familles de moteurs conformément au présent règlement, dans sa version applicable le 6 août 2018.

2. Nonobstant l'application des dispositions du présent règlement, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2018/988, les États membres autorisent également jusqu'au 30 juin 2019 la mise sur le marché de moteurs basés sur un type de moteurs réceptionné conformément au présent règlement, dans sa version applicable le 6 août 2018.

(*) Règlement d'exécution (UE) 2018/988 de la Commission du 27 avril 2018 portant modification et rectification du règlement d'exécution (UE) 2017/656 établissant les prescriptions administratives relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers conformément au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil (JO L 182 du 18.7.2018, p. 46).»

2) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement;

3) l'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.

Article 2

Rectification du règlement d'exécution (UE) 2017/656

Le règlement d'exécution (UE) 2017/656 est rectifié comme suit:

1) l'annexe I est rectifiée conformément à l'annexe II du présent règlement;

2) dans l'annexe II, l'appendice 1 et l'appendice 2 sont rectifiés conformément à l'annexe III du présent règlement;

3) à l'annexe III, appendice 1, tableau 1, neuvième ligne, dans la première colonne, les mots «Code de la dérogation (EM) ou de la disposition transitoire (TM) applicable figurant dans la colonne 4 du tableau 1 de l'appendice 2 de l'annexe II» sont remplacés par les mots «Code de la dérogation (EM) ou de la disposition transitoire (TR) applicable figurant dans la colonne 4 du tableau 1 de l'appendice 2 de l'annexe II»;

4) à l'annexe IV, l'addendum du certificat de réception UE par type est rectifié conformément à l'annexe V du présent règlement;

5) l'annexe V est rectifiée conformément à l'annexe VI du présent règlement;

6) l'annexe VI est rectifiée conformément à l'annexe VII du présent règlement;

7) l'annexe IX est rectifiée conformément à l'annexe VIII du présent règlement.

Article 3

Entrée en vigueur

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 27 avril 2018.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

L'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/656 est modifiée comme suit:

1) la partie A est modifiée comme suit:

a) le point 1.5.1 est remplacé par le texte suivant:

«1.5.1. le cas échéant, une copie des rapports de démonstration visés aux points 10.5.1 et 13.4.1 de l'annexe IV, appendice 1, du règlement délégué (UE) 2017/654;»

b) les points 1.5.2 et 1.5.3 suivants sont insérés:

«1.5.2. le cas échéant, une description de la connexion, et de la méthode de lecture, pour les enregistrements visés au point 5.2.1.1. e) de l'annexe IV, appendice 1, du règlement délégué (UE) 2017/654 et au point 4.1 de l'appendice 2 de ladite annexe;

1.5.3. si le type de moteurs ou la famille de moteurs appartient à une famille de moteurs NCD, une justification de cette appartenance et les renseignements demandés aux points 1.5, 1.5.1 et 1.5.2 sur la famille de moteurs NCD peuvent être fournis à la place, avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception;»

c) le point 1.6.1 est remplacé par le texte suivant:

«1.6.1. le cas échéant, une copie du rapport de démonstration visé au point 9.3.6.1 de l'annexe IV, appendice 4, du règlement délégué (UE) 2017/654;»

d) les points 1.6.2 et 1.6.3 suivants sont insérés:

«1.6.2. le cas échéant, une description de la connexion, et de la méthode de lecture, pour les enregistrements visés au point 5.4 de l'annexe IV, appendice 4, du règlement délégué (UE) 2017/654 et au point 4.1 de l'appendice 2 de ladite annexe;

1.6.3. si le type de moteurs ou la famille de moteurs appartient à une famille de moteurs PCD, une justification de cette appartenance et les renseignements demandés aux points 1.6, 1.6.1 et 1.6.2 sur la famille de moteurs PCD peuvent être fournis à la place, avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception;»

2) l'appendice 3 est modifié comme suit:

a) la partie B est modifiée comme suit:

i) le point 2.10.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.10.4. Autres: oui/non

(si oui, remplir la section 3.10.4 et fournir un schéma de l'emplacement et de l'ordre des dispositifs)»;

ii) le point 2.11.9 est remplacé par le texte suivant:

«2.11.9. Autres dispositifs ou caractéristiques qui ont une forte incidence sur le niveau des émissions: oui/non

(si oui, remplir la section 3.11.7)»;

b) dans la partie C, le tableau est modifié comme suit:

i) la ligne suivante contenant le numéro d'élément 3.4.6.1 est insérée:

«3.4.6.1.	Dans le cas d'un essai RMC, nombre de cycles RMC de préconditionnement avant l'essai NRSC RMC	X								Au minimum 0,5»;

ii) les lignes suivantes contenant les numéros d'élément 3.10.3 à 3.10.4.1 sont insérées:

«3.10.3.	Injection d'air									
3.10.3.1.	Principe de fonctionnement:			X						
3.10.4.	Autres(s)									
3.10.4.1.	Type(s):			X»;						

iii) la ligne suivante contenant le numéro d'élément 3.11.1.3.1 est insérée:

«3.11.1.3.1.	Conditions d'essai pour les mesures:	X	X»;							

iv) les lignes suivantes contenant les numéros d'élément 3.11.7 et 3.11.7.1 sont insérées:

«3.11.7.	Autre(s) dispositif(s) ou caractéristique(s)									
3.11.7.1.	Type(s):			X».						

ANNEXE II

L'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/656 est rectifiée comme suit:

1) dans la partie A, le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. la déclaration du constructeur sur le respect, par le type de moteurs ou la famille de moteurs, des limites d'émission pour les gaz d'échappement prévues à l'annexe II du règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les carburants liquides, les mélanges de carburants ou les émulsions de carburants spécifiés autres que ceux indiqués à l'annexe I, point 1.2.2, du règlement délégué (UE) 2017/654;»

2) la partie B est rectifiée comme suit:

a) le point 2.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.1.3.2. Un "X" dans la colonne correspondante du tableau indique dans quel(s) but(s) chaque élément est requis:

a) "Essai" signifie que l'information est requise pour la réalisation de l'essai d'émissions;

b) "Installation" signifie que l'information est requise pour l'installation sur un engin mobile non routier;

c) "Homologation" signifie que l'information est requise pour toute inspection visant à confirmer que le moteur correspond aux caractéristiques du type de moteurs spécifié et, le cas échéant, de la famille de moteurs spécifiée.

Les colonnes "Essai", "Installation" et "Homologation" sont pour information seulement et peuvent être omises de la fiche de renseignements soumise à l'autorité compétente en matière de réception.»

b) au point 4.2, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La désignation de la famille de moteurs doit identifier de façon claire et univoque les moteurs présentant une combinaison unique de caractéristiques techniques en ce qui concerne les éléments définis dans la partie B de l'appendice 3 applicables à la famille de moteurs en question.»

3) l'appendice 3 est rectifié comme suit:

a) la partie B est rectifiée comme suit:

i) *(ne concerne pas la version française)*;

ii) le point 2.8.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.8.3. Liste des autres carburants, mélanges ou émulsions de carburants pouvant être utilisés par le moteur déclarés par le constructeur conformément à l'annexe I, point 1.2.3, du règlement délégué (UE) 2017/654 (indiquer la référence à une norme ou à des spécifications reconnues): .....»;

b) dans la partie C, le tableau est rectifié comme suit:

i) la ligne contenant le numéro d'élément 3.4.6 est remplacée par le texte suivant:

«3.4.6.	Préconditionnement pour essai NRSC RMC: fonctionnement en conditions stabilisées/RMC	X»;								

ii) les lignes contenant les numéros d'élément 3.6.4 et 3.6.5 sont remplacées par le texte suivant:

«3.6.4.	Cylindrée totale du moteur (cm^3):			X						
3.6.5.	Cylindrée unitaire en % de celle du moteur parent			X						Si famille de moteurs»;

iii) les lignes contenant les numéros d'élément 3.8.3 et 3.8.3.1 sont remplacées par le texte suivant:

«3.8.3.	Refroidisseur intermédiaire: oui/non	X	X							
3.8.3.1.	Type: air-air/air-eau/autre (préciser)		X»;							

iv) dans la ligne contenant le numéro d'élément 3.8.3.4, le numéro d'élément «3.8.3.4.» est remplacé par le numéro d'élément «3.8.3.3.»;

v) la ligne contenant le numéro d'élément 3.10.1.1 est remplacée par le texte suivant:

«3.10.1.1.	Caractéristiques: refroidi/non refroidi, haute pression/basse pression/autre (préciser):			X»;						

vi) la ligne contenant le numéro d'élément 3.11.1.3 est remplacée par le texte suivant:

«3.11.1.3.	Température minimale à l'entrée du premier dispositif de post-traitement (°C), le cas échéant:	X	X»;							

vii) la ligne contenant le numéro d'élément 3.14.2 est remplacée par le texte suivant:

«3.14.2.	*Régulateur(s)/vaporisateur(s) de pression*».									

ANNEXE III

L'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2017/656 est rectifiée comme suit:

1) dans l'appendice 1, le point 3 de la section 2 est remplacé par le texte suivant:

«3. Code de la dérogation (EM)/code de la disposition transitoire (TR) ([6]): ……»;

2) dans l'appendice 2, le tableau 1 est rectifié comme suit:

i) dans le titre de la colonne 4, les mots «Code de la dérogation (EM)/code de la disposition transitoire (TM) (colonne 4)» sont remplacés par les mots «Code de la dérogation (EM)/code de la disposition transitoire (TR) (colonne 4)»;

ii) dans la première ligne, colonne 5 («Texte des informations supplémentaires»), les mots «ENGINE NOT FOR USE IN EU MACHINERY» sont remplacés par les mots «ENGINE NOT FOR USE IN EU NON-ROAD MOBILE MACHINERY».

ANNEXE IV

L'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2017/656 est modifiée comme suit:

1) dans l'addendum au certificat de réception UE par type, les points 11.3 à 11.3.2 suivants sont ajoutés:

«11.3. Valeurs de référence de la surveillance en service ([9])

11.3.1. Travail de référence (kWh): .....

11.3.2. Masse de CO_2 de référence (g): .....»;

2) dans les notes explicatives de l'annexe IV, la note explicative ([9]) suivante est ajoutée:

«([9]) Applicable uniquement aux moteurs des sous-catégories NRE-v-5 et NRE-v-6 soumis à l'essai NRTC.»

ANNEXE V

Dans l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2017/656, l'addendum du certificat de réception UE par type est rectifié comme suit:

1) les points 2.11.8, 2.11.9 et 2.11.10 sont remplacés par le texte suivant:

«2.11.8. Autres dispositifs de post-traitement (préciser): .....

2.11.9. Autres dispositifs ou caractéristiques qui ont une forte incidence sur le niveau des émissions (préciser): .....»;

2) au point 3.6.4, dans la deuxième colonne «Description», les mots «Cylindrée (cm^3):» sont remplacés par les mots «Cylindrée totale du moteur (cm^3):».

ANNEXE VI

L'annexe V du règlement d'exécution (UE) 2017/656 est rectifiée comme suit:

1) au point 3.1, la formule d'introduction du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Exemple de numéro de réception UE par type d'un moteur NRSh-v-1b fonctionnant à l'essence, délivrée par les Pays-Bas et étendue à trois reprises:»

2) au point 3.2, la formule d'introduction du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Exemple de numéro de réception UE par type d'un moteur à double carburant de type 1 A de catégorie NRE-c-3, fonctionnant avec un carburant gazeux de type LN2 [composition spécifique gaz naturel liquéfié/biométhane liquéfié pour laquelle le facteur de recalage ne diffère pas de plus de 3 % de celui du gaz G20 défini à l'annexe I du règlement délégué (UE) 2017/654, et dont la teneur en éthane ne dépasse pas 1,5 %], qui n'a pas encore fait l'objet d'une extension, délivrée par la France:»

3) au point 3.3, la formule d'introduction du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Exemple de numéro de réception UE par type d'un moteur RLL-v-1 conformément aux valeurs limites d'émission applicables aux moteurs à usage spécial au gazole, délivrée par l'Autriche et étendue à deux reprises:»

ANNEXE VII

L'annexe VI du règlement d'exécution (UE) 2017/656 est rectifiée comme suit:

1) *(ne concerne pas la version française)*;

2) l'appendice 1 est rectifié comme suit:

i) les points 10 à 11.2 sont remplacés par le texte suivant:

«10. **Informations relatives à l'exécution de l'essai en conditions transitoires (le cas échéant)**

10.1. Indiquer le cycle dans le tableau 8 (à l'aide d'un "X")

Tableau 8

Cycle d'essai en conditions transitoires

NRTC	
LSI-NRTC	

10.2. Facteurs de détérioration de l'essai en conditions transitoires

10.2.1. Facteur de détérioration (DF): calculé/fixé

10.2.2. Indiquer les valeurs DF et les résultats d'émissions dans le tableau 9 ou dans le tableau 10

10.3. Résultats d'émissions NRTC:

Tableau 9

Valeurs DF et résultats d'émissions pour l'essai NRTC

DF mult/add	CO	HC	NO_x	HC + NO_x	PM	PN
Émissions	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO_x (g/kWh)	HC + NO_x (g/kWh)	PM (g/kWh)	PN (#/kWh)
Démarrage à froid						
Résultat d'essai de démarrage à chaud avec/sans régénération						
Résultat pondéré de l'essai						
k_{ru}/k_{rd} mult/add						
Résultat pondéré de l'essai avec IRAF						
Résultat final de l'essai avec DF						

10.3.1. Émissions de CO_2 du cycle à chaud (g/kWh):

10.3.2. Émissions moyennes de NH_3 du cycle (ppm):

10.3.3. Travail du cycle pour l'essai de démarrage à chaud (kWh):

10.3.4. Émissions de CO_2 du cycle pour l'essai de démarrage à chaud (g):

10.4. Résultats d'émissions LSI-NRTC

Tableau 10

Valeurs DF et résultats d'émissions pour l'essai LSI-NRTC

DF mult/add	CO	HC	NO_x	HC + NO_x	PM	PN
Émissions	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO_x (g/kWh)	HC + NO_x (g/kWh)	PM (g/kWh)	PN (#/kWh)
Résultat d'essai avec/sans régénération						
k_{ru}/k_{rd} mult/add						
Résultat de l'essai avec IRAF						
Résultat final de l'essai avec DF						

10.4.1. Émissions de CO_2 du cycle (g/kWh):

10.4.2. Émissions moyennes de NH_3 du cycle (ppm):

10.4.3. Travail du cycle (kWh):

10.4.4. Émissions de CO_2 du cycle (g):

10.5. Système d'échantillonnage utilisé pour l'essai en conditions transitoires:

10.5.1. Émissions gazeuses:

10.5.2. PM:

10.5.3. Nombre de particules:

11. **Résultats d'émissions finals**

11.1. Indiquer dans le tableau 11 les résultats d'émissions du cycle

Tableau 11

Résultats d'émissions finals

Émissions	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO_x (g/kWh)	HC + NO_x (g/kWh)	PM (g/kWh)	PN (#/kWh)	Cycle d'essai [1]
Résultat final de l'essai NRSC avec DF [2]							
Résultat final de l'essai en conditions transitoires avec DF [3]							

11.2. Résultat pour le CO_2 [4]:

11.3. Valeurs de référence de la surveillance en service [5]

11.3.1. Travail de référence (kWh) [6]:

11.3.2. Masse de CO_2 de référence (g) [7]:»;

ii) les notes explicatives de l'appendice 1 sont remplacées par le texte suivant:

«*Notes explicatives relatives à l'appendice 1*

(Les appels de notes de bas de page, notes de bas de page et explications ne doivent pas figurer sur le rapport d'essai)

(1) NRSC: noter le cycle indiqué au point 9.1 (tableau 4); essai en conditions transitoires: noter le cycle indiqué au point 10.1 (tableau 8).

(2) Copier du tableau 6 les résultats "Résultat final de l'essai avec DF".

(3) Copier du tableau 9 ou 10, selon le cas, les résultats "Résultat final de l'essai avec DF".

(4) Pour un type de moteurs ou une famille de moteurs qui est soumis à l'essai à la fois sur le cycle NRSC et sur un cycle en conditions transitoires, indiquer les valeurs d'émissions de CO_2 sur le cycle à chaud de l'essai NRTC notées au point 10.3.4 ou les valeurs d'émissions de CO_2 de l'essai LSI-NRTC notées au point 10.4.4. Pour un moteur soumis uniquement à un essai NRSC, indiquer les valeurs d'émissions de CO_2 obtenues sur ce cycle notées au point 9.3.3.

(5) Applicable uniquement aux moteurs des sous-catégories NRE-v-5 et NRE-v-6 soumis à l'essai NRTC.

(6) Indiquer le travail du cycle pour la valeur de l'essai NRTC de démarrage à chaud notée au point 10.3.3.

(7) Indiquer les émissions de CO_2 du cycle pour la valeur de l'essai NRTC de démarrage à chaud notée au point 10.3.4.»

ANNEXE VIII

Les points 2.4.4 à 2.4.4.3 de l'annexe IX du règlement d'exécution (UE) 2017/656 sont remplacés par le texte suivant:

«2.4.4. Cylindrée unitaire

2.4.4.1. Moteurs d'une cylindrée unitaire ≥ 750 cm^3

Pour que des moteurs dont la cylindrée unitaire est ≥ 750 cm^3soient considérés comme appartenant à la même famille de moteurs, l'écart entre leurs cylindrées unitaires ne doit pas dépasser 15 pour cent de la cylindrée unitaire la plus élevée au sein de la famille de moteurs.

2.4.4.2. Moteurs d'une cylindrée unitaire < 750 cm^3

Pour que des moteurs dont la cylindrée unitaire est < 750 cm^3 soient considérés comme appartenant à la même famille de moteurs, l'écart entre leurs cylindrées unitaires ne doit pas dépasser 30 pour cent de la cylindrée unitaire la plus élevée au sein de la famille de moteurs.

2.4.4.3. Moteurs présentant un plus grand écart de leurs cylindrées unitaires

Nonobstant les points 2.4.4.1 et 2.4.4.2, les moteurs dont la cylindrée unitaire dépasse les écarts définis aux points 2.4.4.1 et 2.4.4.2 peuvent être considérés comme appartenant à la même famille de moteurs, sous réserve de l'accord de l'autorité compétente en matière de réception. Cet accord doit se fonder sur des éléments techniques (calculs, simulations, résultats d'essais, etc.) démontrant que le dépassement des écarts n'a pas d'incidence notable sur les émissions d'échappement.»