RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/2042 DE LA COMMISSION

du 18 décembre 2018

modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/1152 afin de clarifier les conditions d'essai WLTP et d'assurer la surveillance des données de la réception par type

(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) nº 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers ([1]), et notamment son article 13, paragraphe 6, troisième alinéa,

considérant ce qui suit:

(1) Afin de tenir compte de la différence entre le niveau des émissions de CO_2 déterminé dans le cadre du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) et celui déterminé selon la nouvelle procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), une méthode de corrélation des valeurs d'émissions de CO_2 a été mise en place par le règlement d'exécution (UE) 2017/1152 ([2]) de la Commission, en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers.

(2) La méthode de corrélation doit produire des résultats qui garantissent que les exigences de réduction énoncées dans le règlement (CE) nº 510/2011 sont d'une rigueur comparable dans le cadre des anciennes et des nouvelles procédures d'essai. Les autorités de réception et les services techniques devraient donc, conjointement avec les constructeurs, s'efforcer de veiller à ce que les essais WLTP et NEDC réalisés aux fins du présent règlement soient exécutés dans des conditions d'essai qui sont comparables et cohérentes avec l'objectif du présent règlement.

(3) À cette fin, il est nécessaire de clarifier certains aspects des conditions d'essai WLTP qui devraient s'appliquer pour les corrélations effectuées en vue de la fourniture de données de surveillance des émissions WLTP et NEDC de CO_2 pour les véhicules nouvellement immatriculés en 2020. Ces clarifications devraient s'appliquer sans préjudice de la procédure et des prescriptions exposées dans le règlement (UE) 2017/1151 ([3]) de la Commission et sans affecter la validité des réceptions par type délivrées sur cette base.

(4) Il est également nécessaire de déterminer la différence, en 2020, entre les valeurs d'émissions de CO_2 déclarées par les constructeurs pour les besoins de la réception par type WLTP et celles mesurées conformément au règlement (UE) 2017/1151. Les constructeurs devraient dès lors être tenus de calculer et de communiquer à la Commission les valeurs CO_2 WLTP de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile 2020, en utilisant les valeurs de mesure des véhicules H et L comme données d'entrée pour la méthode d'interpolation.

(5) Pour un nombre limité de familles d'interpolation, seules les valeurs de mesure du véhicule H seront disponibles en 2020. Le nombre de ces familles devrait être surveillé de près et la Commission devrait envisager d'exclure ces familles du calcul des données de référence de 2020, en cas d'augmentation significative du nombre de ces familles par rapport à la situation de 2018.

(6) La transparence des essais d'émissions devrait être améliorée et, par conséquent, les données relatives aux essais WLTP ainsi qu'aux résultats de la corrélation devraient être mises à la disposition de la Commission. Celle-ci pourra ainsi identifier et traiter rapidement les problèmes et les éventuelles incohérences liés à la mise en œuvre des procédures. Pour cette raison, la matrice de données d'entrée devrait être complétée pour chaque essai WLTP réalisé et être transmise à la Commission dans son intégralité dans le cadre de l'échange de données de l'outil de corrélation. Afin de garantir la confidentialité, le fichier de données d'entrée devrait être crypté en vue de la transmission.

(7) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

([1]) JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).

([3]) Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) nº 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) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) 2017/1152 est modifié comme suit:

1) l'article 6 *bis* suivant est ajouté:

«*Article 6* bis

Communication des résultats de mesure WLTP

1. Les constructeurs calculent la valeur CO_2 combinée pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2020 conformément à la formule figurant à l'annexe XXI, sous-annexe 7, point 3.2.3.2.4, deuxième alinéa, du règlement (UE) 2017/1151, où les termes $M_{CO2\text{-}H}$ et $M_{CO2\text{-}L}$, pour la famille d'interpolation concernée, sont remplacés par les valeurs $M_{CO2,C,5}$ reprises des entrées 2.5.1.1.3 (véhicule H) et 2.5.1.2.3 (véhicule L) de la fiche de réception CE par type, comme indiqué dans le modèle figurant à l'annexe I, appendice 4, du règlement (UE) 2017/1151.

Lorsque les émissions combinées de CO_2 du véhicule individuel sont déterminées par référence au véhicule H uniquement, les constructeurs fournissent la valeur $M_{CO2,C,5}$ reprise de l'entrée 2.5.1.1.3 (véhicule H) de la fiche de réception CE par type.

Les constructeurs transmettent ces valeurs d'émissions de CO_2, ainsi que les valeurs $M_{CO2,C,5}$ utilisées pour le calcul, à la Commission au plus tard trois mois après réception de la notification par la Commission des données provisoires pour 2020, en chargeant les données en question sur le compte du constructeur dans le référentiel de données d'entreprise (Business Data Repository) de l'Agence européenne pour l'environnement.

2. Lorsque les données visées au paragraphe 1 ne sont pas transmises dans le délai mentionné, la Commission prend soit la valeur consignée à l'entrée 2.5.1.2.3 de la fiche de réception CE par type et la considère comme étant la valeur des émissions combinées de CO_2 aux fins du paragraphe 1 pour tous les véhicules nouvellement immatriculés de la famille d'interpolation pour laquelle la fiche de réception par type a été délivrée, soit, le cas échéant, la valeur indiquée à l'entrée 2.5.1.1.3 pour les familles pour lesquelles seules les mesures du véhicule H sont disponibles.»

2) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) les points 2.2a et 2.2b suivants sont insérés:

«2.2a. Conditions d'essai WLTP

Pour que l'essai WLTP soit considéré comme pertinent conformément au point 2.2 de l'annexe I du présent règlement et aux fins de la détermination des données d'entrée spécifiées au point 2.4, les conditions d'essai définies à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 doivent s'appliquer, compte tenu des précisions suivantes:

a) La correction des résultats d'essai WLTP pour les émissions massiques de CO_2 conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 6, appendice 2, du règlement (UE) 2017/1151 doit s'appliquer à l'ensemble de ces résultats d'essai, nonobstant les dispositions du point 3.4.4 a) dudit appendice.

b) Sans préjudice des prescriptions du règlement (UE) 2017/1151, si le véhicule d'essai est équipé de technologies qui influent sur sa performance en matière de CO_2, y compris, mais pas exclusivement, celles visées aux entrées 42 à 50 de la matrice des données d'entrée figurant au point 2.4, et qui sont destinées à fonctionner au cours de l'essai, ces technologies doivent être actives pendant l'essai du véhicule, quelle que soit la procédure d'essai appliquée, c'est-à-dire NEDC ou WLTP.

c) Si le véhicule d'essai est équipé d'une transmission automatique, le même mode sélectionnable par le conducteur doit être est utilisé, quelle que soit la procédure d'essai appliquée. Lorsque les modes correspondant au cas le plus favorable et au cas le plus défavorable sont utilisés pour les essais WLTP conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, appendice 6, point 1.2 c), du règlement (UE) 2017/1151, le mode correspondant au cas le plus défavorable doit servir de donnée d'entrée pour l'outil de corrélation ainsi que pour tout essai physique NEDC.

d) Si le véhicule d'essai est équipé d'une transmission manuelle, le terme $n_{min_drive_set}$ doit être tel que défini par la formule figurant à l'annexe XXI, sous-annexe 2, point 2 k) 3), du règlement (UE) 2017/1151.

Avec l'accord de l'autorité de réception ou, le cas échéant, du service technique, le constructeur peut calculer les points de changement de rapport différemment, pour autant que cela soit justifié au regard de la maniabilité du véhicule et que le coefficient de sécurité additionnel en matière de puissance appliqué conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 2, point 3.4, du règlement (UE) 2017/1151 ne dépasse pas 20 %.

Les conditions visées aux points a) à d) s'appliquent aux fins de la corrélation effectuée conformément au présent règlement et sont sans préjudice pour les dispositions énoncées dans le règlement (UE) 2017/1151 ainsi que pour les réceptions par type délivrées au titre de ce règlement.

2.2b. Applicabilité des conditions d'essai WLTP

Les précisions mentionnées aux points 2.2a a) à d) s'appliquent comme suit:

a) pour les nouveaux types de véhicules: à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement;

b) pour les types de véhicules existants, les constructeurs doivent, en ce qui concerne les types dont relèvent les véhicules mis sur le marché en 2020, fournir à l'autorité de réception des éléments probants sur la base desquels cette dernière confirmera si les conditions d'essai visées aux points 2.2a a) à d) ont été respectées lors des essais de réception WLTP.

La confirmation doit indiquer l'identifiant de la famille d'interpolation et confirmer le respect de chacune des conditions d'essai visées aux points a) à d). L'autorité de réception doit délivrer la confirmation au constructeur et veiller à ce que celle-ci soit consignée et puisse être mise à disposition sans délai, à la demande de la Commission.

Lorsque l'autorité de réception ne peut pas confirmer qu'une ou plusieurs des conditions d'essai visées ont été respectées, le constructeur doit faire en sorte que, pour la famille d'interpolation en question, un nouvel essai ou, le cas échéant, une nouvelle série d'essais WLTP conformes à l'annexe XXI, sous-annexe 6, du règlement (UE) 2017/1151, y compris une nouvelle corrélation conforme au présent règlement, soient effectués sous le contrôle d'une autorité de réception ou, le cas échéant, d'un service technique, en appliquant les conditions d'essai définies aux points 2.2a a) à d).

Dans le cas où seule la condition d'essai visée au point 2.2a a) n'est pas respectée, le constructeur peut corriger cette valeur dans la matrice des entrées sans qu'un nouvel essai WLTP soit nécessaire.

L'autorité de réception ou, le cas échéant, le service technique désigné doit consigner les résultats de la répétition ou de la correction de l'essai ainsi que les résultats de la corrélation conformément à l'annexe I, paragraphe 5, et le fichier de corrélation complet établi sur la base des données d'entrée pour la répétition de l'essai doit être transmis à la Commission conformément au point 3.1.1.2, au plus tard le 30 avril 2021.»

b) le point 2.4 est modifié comme suit:

i) la phrase suivante est ajoutée au premier alinéa:

«La matrice des données d'entrée doit être complétée pour chaque essai WLTP réalisé.»;

ii) le tableau 1 est modifié comme suit:

— à l'entrée 56, le texte figurant dans la colonne «Remarques» est remplacé par le texte suivant:

«Matrice: données du système OBD et du banc à rouleaux, 1 Hz pour le système OBD et 10 Hz pour le banc à rouleaux, résolution 0,1 km/h»,

— à l'entrée 57, le texte figurant dans la colonne «Remarques» est remplacé par le texte suivant:

«Matrice: 1 Hz. Changements de rapports théoriques calculés pour les véhicules H et L (le cas échéant)»,

— à l'entrée 61, le texte figurant dans la colonne «Remarques» est remplacé par le texte suivant:

«Matrice: 1 Hz (fréquence d'échantillonnage de l'instrument 20 Hz), résolution 0,1 A, dispositif de mesure externe synchronisé avec le banc à rouleaux»,

— l'entrée 67 est remplacée par le texte suivant:

«67	Facteur de régénération Ki multiplicatif/additif pour les véhicules H et L	—	Annexe XXI, sous-annexe 6, appendice 1, du règlement (UE) 2017/1151	*Dans le cas des véhicules non équipés de systèmes à régénération périodique, cette valeur est égale à 1.*»

— les nouvelles entrées suivantes sont ajoutées:

«69	Pouvoir calorifique du carburant	kWh/l	Annexe XXI, sous-annexe 6, appendice 2, du règlement (UE) 2017/1151	*Valeur conformément au tableau A6.App2/1 du règlement (UE) 2017/1151*
70	Consommation de carburant de l'essai WLTP pour les véhicules H et L	l/100 km	Annexe XXI, sous-annexe 7, point 6, du règlement (UE) 2017/1151	*Consommation de carburant non compensée de l'essai du type 1*
71	Tension nominale du SRSEE	V	Conformément à la norme DIN EN 60050-482	*Dans le cas d'une batterie basse tension, comme décrit à l'annexe XXI, sous-annexe 6, appendice 2, du règlement (UE) 2017/1151*
72	Facteur de correction de la famille ATCT	—	Annexe XXI, sous-annexe 6a du règlement (UE) 2017/1151	*Facteur de correction de la famille ATCT (correction à 14 °C)*
73	Correction en fonction de la vitesse et de la distance de l'essai WLTP	—	Règlement (UE) 2017/1151	*Correction effectuée?* *0 = Non | 1 = Oui*
74	Correction RCB de l'essai WLTP	—	Annexe XXI, sous-annexe 6, appendice 2, du règlement (UE) 2017/1151	*Correction effectuée?* *0 = Non | 1 = Oui*
75	Nombre d'essais WLTP	1, 2 ou 3		*Indiquer si les données d'essai proviennent du premier, deuxième ou troisième essai WLTP*
76	Valeur WLTP déclarée pour le véhicule H et/ou L	g/km	Déclaration du constructeur	*Valeur déclarée pour le véhicule H et L WLTP. La valeur doit inclure toutes les corrections (le cas échéant).*
77	Valeur CO_2 WLTP mesurée corrigée pour le véhicule H et/ou L	g/km	Valeurs $MCO_{2,C,5}$ de l'annexe I, appendice 4, du règlement (UE) 2017/1151	*Émissions de CO_2 combinées mesurées pour le véhicule H et L après toutes les corrections applicables. Dans le cas de 2 et 3 essais WLTP, tous les résultats mesurés doivent être fournis.*
78	Nouvel essai WLTP	—	Annexe I, point 2.2b b)	*Indiquer quelles conditions d'essai visées à l'annexe I, points 2.2a a) à d), ont donné lieu à une répétition de l'essai.*»

c) le point 3.1.1.1 est modifié comme suit:

i) le point a) est supprimé;

ii) le point c) iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) les données d'entrée spécifiées au point 2.4»;

iii) l'alinéa suivant est ajouté:

«Le fichier récapitulatif visé au point c) doit être crypté afin de garantir la confidentialité.»

d) le point 3.1.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.1.1.2. Fichier de corrélation complet

Lorsque le rapport de corrélation original a été produit conformément au point 3.1.1.1, l'autorité de réception ou, le cas échéant, le service technique désigné charge le fichier récapitulatif mentionné au point 3.1.1.1 c) sur un serveur de la Commission, ce qui déclenche l'envoi d'une réponse à l'expéditeur (les services compétents de la Commission étant en copie), incluant un nombre entier généré de manière aléatoire compris entre 0 et 99, un code de hachage du fichier récapitulatif reliant, sans équivoque, ce nombre au rapport de corrélation original signé numériquement par le serveur de la Commission.

Un fichier de corrélation complet incluant le rapport de corrélation original visé au point 3.1.1.1 et la réponse du serveur de la Commission est créé par l'autorité de réception ou, le cas échéant, par le service technique désigné. Ce fichier, qui tient lieu de rapport d'essai conformément à l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE, est tenu à jour par l'autorité de réception.»

Article 2

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

Les points 2 c) et d) de l'article 1er sont applicables à partir du 1er février 2019.

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

Fait à Bruxelles, le 18 décembre 2018.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER