

26 juillet 2017

Accord

Concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions*

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

Additif 82 : Règlement n° 83

Révision 4 – Amendement 8

Complément 8 à la série 06 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 22 juin 2017

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant

Ce document constitue un outil de documentation. Les textes authentiques et juridiquement contraignants sont : ECE/TRANS/WP.29/2016/108.



Nations Unies

* Ancien titre de l'Accord : Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958.



Paragraphe 7.1.4.1, modifier comme suit :

« 7.1.4.1 Les paramètres identiques à prendre en compte pour l'extension de l'homologation sont les suivants :

Moteur :

a) Procédé de combustion ;

Dispositif à régénération périodique (catalyseur, filtre à particules) :

a) Configuration (type d'enceinte, type de métal précieux, type de substrat, densité alvéolaire) ;

b) Type et principe de fonctionnement ;

c) Système d'additif et dosage ;

d) Volume ± 10 % ;

e) Emplacement (température ± 50 °C à 120 km/h ou température/pression maximale ± 5 %). ».

Appendice 6, ajouter un nouveau paragraphe 8.1.1, libellé comme suit :

« 8.1.1 Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules conçus et construits pour être utilisés par les services de secours, les forces armées, la protection civile, les pompiers et les forces de maintien de l'ordre. La désactivation permanente du système d'incitation du conducteur ne peut être effectuée que par le constructeur du véhicule. ».

Annexe 4a, appendice 3, paragraphe 1.2.12.6, lire :

« 1.2.12.6 Le détecteur à ionisation de flamme chauffé (HFID) doit être utilisé avec un système à débit constant (à échangeur de chaleur) pour assurer un prélèvement représentatif, à moins qu'une compensation ne soit effectuée pour la variation du débit volumique en cas d'utilisation d'un système CVS. ».

Annexe 7, paragraphe 7.5.2, lire :

« 7.5.2 L'inspecteur peut essayer ces véhicules en appliquant le paragraphe 7.1 de la présente annexe. ».

Annexe 11,

Paragraphe 3.3.3.1, modifier comme suit :

« 3.3.3.1 Le système OBD surveille la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique en ce qui concerne les émissions de NMHC et de NO_x. Les constructeurs peuvent appliquer une surveillance uniquement sur le catalyseur amont ou en combinaison avec le ou les catalyseurs suivants en aval. Tout catalyseur ou toute combinaison de catalyseurs est considéré comme fonctionnant de manière défectueuse lorsque les émissions dépassent les valeurs limites de NMHC ou NO_x visées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. Par dérogation, la prescription concernant la surveillance de la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique en ce qui concerne les émissions de NO_x s'applique seulement à partir des dates indiquées au paragraphe 12.1.4. ».

Paragraphe 3.3.3.4, modifier comme suit :

« 3.3.3.4 S'ils sont actifs pour le type de carburant sélectionné, les autres composants ou dispositifs du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe motopropulseur relatifs aux émissions, qui sont raccordés à un calculateur et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. ».

Paragraphe 3.3.4.4, modifier comme suit :

« 3.3.4.4 Les autres composants ou systèmes du système antipollution, ou les composants ou systèmes du groupe propulseur relatifs aux émissions, qui sont connectés à un calculateur, et dont la défaillance peut entraîner des émissions à l'échappement dépassant les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. Il s'agit, par exemple, des composants ou systèmes chargés de surveiller et de contrôler le débit d'air massique, le débit volumétrique (et la température), la pression de suralimentation et la pression dans la tubulure d'admission (ainsi que des capteurs qui permettent l'exécution de ces fonctions) ;

Paragraphe 3.3.5, lire :

« 3.3.5 Les constructeurs peuvent démontrer à l'autorité d'homologation de type que certains composants ou systèmes n'ont pas à être soumis à une surveillance si, lorsque ces composants ou systèmes subissent une défaillance totale ou sont enlevés, le niveau des émissions ne dépasse pas les valeurs limites OBD indiquées au paragraphe 3.3.2 de la présente annexe. ».
