

12 février 2024

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 82 : Règlement ONU n° 83

Révision 3 – Amendement 12

Complément 17 à la série 05 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 5 janvier 2024

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

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2023/61.



Nations Unies

* Anciens titres 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 (version originale) ;

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, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Annexe 11, paragraphe 3.2.1.2, lire :

- « 3.2.1.2 Le constructeur peut désactiver un programme de surveillance OBD particulier pour un cycle de conduite donné à une température ambiante ou une température du liquide de refroidissement inférieure à 266 K (-7 °C) ou à une altitude de plus de 2 500 m au-dessus du niveau de la mer, à condition qu'il produise des données et/ou une évaluation technique prouvant que le système OBD ne serait pas fiable dans ces conditions. Il peut aussi demander la désactivation d'un programme de surveillance OBD particulier à d'autres températures ambiantes ou températures du liquide de refroidissement ou à d'autres altitudes s'il apporte la preuve à l'autorité compétente, grâce à des données et/ou à une évaluation technique, que le diagnostic serait faussé dans ces conditions. Il n'est pas nécessaire que le témoin de défaillance (TD) s'allume en cas de dépassement des seuils OBD pendant la régénération, sous réserve qu'aucun défaut ne soit présent.

La température du liquide de refroidissement n'est considérée comme soumise à homologation que si elle est utilisée en substitution de la température ambiante ».

Annexe 11, appendice 1

Paragraphe 6.5.3.3, lire :

- « 6.5.3.3 Les données de diagnostic de base (définies au paragraphe 6.5.1 du présent appendice) et les informations de contrôle bidirectionnel doivent être fournies selon le format et à l'aide des unités prévues dans la norme ISO DIS 15031-5 "Véhicules routiers – Communications entre un véhicule et un équipement externe pour le diagnostic relatif aux émissions – Partie 5 : Services de diagnostic relatif aux émissions" du 1^{er} novembre 2001 et être accessibles au moyen d'un outil de diagnostic respectant les prescriptions de la norme ISO DIS 15031-4. Le constructeur doit communiquer à l'organisme de normalisation compétent des données détaillées de diagnostic relatif aux émissions, par exemple les identificateurs de paramètre (PID), les identificateurs de programme de surveillance (monitor ID), et les identificateurs d'essai (test ID) non spécifiés dans l'ISO DIS 15031-5 mais liés au présent Règlement. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.5.3.3.1, libellé comme suit :

- « 6.5.3.3.1 Les normes ISO 27145 "Véhicules routiers – Mise en application des exigences de communication pour le diagnostic embarqué harmonisé à l'échelle mondiale (WWH-OBD)", du 15 août 2012, ou SAE J 1979-2 "E/E Diagnostic Test Modes: OBD on UDS", datée d'avril 2021, peuvent être utilisées à la place de la norme ISO DIS 15031-5 "Véhicules routiers – Communications entre un véhicule et un équipement externe pour le diagnostic relatif aux émissions – Partie 5 : Services de diagnostic relatif aux émissions" aux fins de la transmission des informations pertinentes sur le système OBD. ».

Paragraphe 6.5.3.4, lire :

- « 6.5.3.4 Lorsqu'une erreur est enregistrée, le constructeur doit l'identifier en utilisant un code d'erreur approprié conforme à ceux figurant à la section 6.3 de la norme ISO DIS 15031-6 "Véhicules routiers – Communications entre un véhicule et un équipement externe pour le diagnostic relatif aux émissions – Partie 6 : Définitions des codes d'anomalie" concernant les "codes d'anomalie du système de diagnostic relatif aux émissions". Si cela est impossible, le constructeur peut utiliser des codes d'anomalie visés aux sections 5.3 et 5.6 de la norme ISO DIS 15031-6. L'accès aux codes d'erreur doit être assuré sans restriction au moyen d'un appareillage de diagnostic normalisé conforme aux dispositions du paragraphe 6.5.3.2 de la présente annexe. Le constructeur doit communiquer à l'organisme de normalisation compétent des données détaillées de diagnostic relatif aux émissions, par exemple les identificateurs de paramètre (PID), les identificateurs de programme de surveillance (monitor ID), et les identificateurs d'essai (test ID) non spécifiés dans l'ISO DIS 15031.