

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/932**z dnia 29 czerwca 2018 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 w zakresie przepisów dotyczących badań przy użyciu przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS) oraz wymagań dotyczących homologacji typu dla uniwersalnego zestawu paliw****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywę 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Niedawno opublikowano normy CEN dotyczące niektórych powszechnie stosowanych mieszanek oleju napędowego z estrami metylowych kwasów tłuszczowych (FAME) oraz parafinowego oleju napędowego. W związku z tym należy zaktualizować obecne przepisy, aby odnosiły się także do tych nowych norm.
- (2) W odniesieniu do badań z użyciem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS) rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1718⁽²⁾ wprowadzono wymogi dotyczące zarówno udziału miejskiej części przejazdu, jak również całkowitej długości przejazdu. Stwierdzono, że ze względu na te ograniczające wymogi przeprowadzanie badań PEMS zgodne z obecnie obowiązującymi przepisami będzie prowadziło do unieważnienia ich wyników, zwłaszcza w odniesieniu do niektórych pojazdów kategorii N₃ wyposażonych w silnik o wyższej mocy znamionowej. Aby rozwiązać ten problem, należy zmienić warunki zgodności z wymogiem dotyczącym zakresu miejskiego, wydłużając przejazd miejski kosztem udziału przejazdu autostradą oraz zwiększając maksymalną łączną długość przejazdu.
- (3) Konieczne jest wyjaśnienie wymogu stosowania przynajmniej jednego ważnego okna podczas jazdy tylko w terenie miejskim, szczególnie w odniesieniu do emisji NO_x, ponieważ jest to w tych warunkach zanieczyszczenie krytyczne.
- (4) W przypadku homologacji typu dla uniwersalnego zestawu paliw nie określono obecnie w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 582/2011⁽³⁾ procedury wykazywania zgodności z wymaganym zakresem tolerancji dla impulsu momentu obrotowego z jednostki sterującej silnika (ECU). W związku z tym, jeżeli silnik nie jest wyposażony w układ rozpoznawania stosowanego paliwa, wykazanie sposobu określenia zgodności zależy od uznania służby technicznej. Ze względu na rosnące zainteresowanie homologacją typu paliw alternatywnych należy zharmonizować tę procedurę. Należy zatem określić odchylenie momentu obrotowego powodowane przez paliwo alternatywne, a następnie wykorzystać to odchylenie do obliczenia współczynnika korekcji mocy, który należy podać w dokumentacji homologacji typu. Współczynnik korekcji mocy może być stosowany w celu wykazania zgodności z wymogami dotyczącymi dokładności impulsu momentu obrotowego ECU. Ponadto w przypadku badania PEMS przy użyciu paliwa alternatywnego współczynnik korekcji mocy można stosować w celu określenia prawidłowej wartości momentu obrotowego do obliczeń wielkości emisji.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 582/2011.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

⁽¹⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1718 z dnia 20 września 2016 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 582/2011 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności w zakresie przepisów dotyczących badań przy użyciu przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS) oraz procedury badania trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń stanowiących części zamienne (Dz.U. L 259 z 27.9.2016, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 582/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1.1.2 formuła wprowadzająca w akapicie pierwszym otrzymuje brzmienie:

„Jeśli producent zezwoli na stosowanie w przypadku rodziny silników paliw rynkowych niezgodnych z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*) albo z normą CEN EN 228:2012 w przypadku benzyny bezołowiowej lub normą CEN EN 590:2013 w przypadku oleju napędowego, na przykład stosowanie FAME B100 (norma CEN EN 14214), mieszanek oleju napędowego FAME B20/B30 (norma CEN EN 16709), parafinowego oleju napędowego (norma CEN EN 15940) lub innych, producent, oprócz spełnienia wymogów zawartych w pkt 1.1.1:

(*) Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG, Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.”;

b) po pkt 1.1.2 dodaje się lit. a1) w brzmieniu:

„a1) określa współczynnik korekcji mocy dla każdego deklarowanego paliwa zgodnie z pkt 5.2.7, jeżeli dotyczy.”;

c) w pkt 5.2.5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) 10 % przy wykonywaniu badania w ramach zharmonizowanego ogólnoswiatowo cyklu jezdnego w warunkach ustalonych (zwanego dalej »WHSC«) zgodnie z załącznikiem III, z wyjątkiem trybów 1 i 13 (bieg jałowy).”;

d) dodaje się pkt 5.2.7 w brzmieniu:

„5.2.7. Jeżeli różnica pomiędzy zmierzoną wartością momentu obrotowego otrzymaną przy użyciu deklarowanego paliwa rynkowego a momentem obrotowym obliczonym na podstawie informacji wymaganych w pkt 5.2.1 przekracza dowolną z wartości określonych w pkt 5.2.5, dla rodziny silników należy określić współczynnik korekcji mocy dla każdego dodatkowego paliwa rynkowego dopuszczonego przez producenta zgodnie z pkt 1.1.2. Współczynnik korekcji oblicza się jako stosunek średniego zmierzonego szczytowego momentu obrotowego [Nm] przy użyciu paliwa wzorcowego zgodnie z załącznikiem IX a średnim zmierzonym szczytowym momentem obrotowym [Nm] przy użyciu deklarowanego paliwa rynkowego.”;

e) pkt 5.3.3 i 5.3.3.1 otrzymują brzmienie:

„5.3.3. Spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 5.2.5, wykazuje się dla silnika macierzystego rodziny silników podczas ustalania mocy silnika zgodnie z załącznikiem XIV oraz podczas wykonywania badania WHSC zgodnie z załącznikiem III i nieobjętych cyklem badawczym badań laboratoryjnych w ramach homologacji typu zgodnie z sekcją 6 załącznika VI.

5.3.3.1. Spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 5.2.5, wykazuje się dla każdego członka rodziny silników podczas ustalania mocy silnika zgodnie z załącznikiem XIV. W tym celu przeprowadza się dodatkowe pomiary dla kilku punktów pracy przy częściowym obciążeniu oraz stałej prędkości obrotowej silnika (na przykład dla punktów WHSC i losowych punktów dodatkowych).”;

f) dodaje się pkt 5.3.3.2 w brzmieniu:

„5.3.3.2. W stosownych przypadkach współczynnik korekcji mocy dla rodziny silników, o którym mowa w pkt 5.2.7, ustala się przy użyciu silnika macierzystego rodziny silników.”;

g) w dodatku 5, w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu WE, pkt 1.5.2 otrzymuje brzmienie:

„1.5.2. Dodatkowe dane, np. współczynnik korekcji mocy dla każdego deklarowanego paliwa (w stosownych przypadkach)”;

h) w dodatku 7, w uzupełnieniu do świadectwa homologacji typu WE, pkt 1.5.2 otrzymuje brzmienie:

„1.5.2. Dodatkowe dane, np. współczynnik korekcji mocy dla każdego deklarowanego paliwa (w stosownych przypadkach)”;

- 2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 4.4.2 otrzymuje brzmienie:
- „4.4.2. *Paliwo*
- Paliwem badawczym jest paliwo rynkowe uwzględnione w dyrektywie 98/70/WE i właściwych normach CEN lub paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do niniejszego rozporządzenia.”;
- b) dodaje się pkt 4.4.2.2 w brzmieniu:
- „4.4.2.2. Pobiera się próbki paliwa.”;
- c) pkt 4.5.3 otrzymuje brzmienie:
- „4.5.3. W przypadku pojazdów kategorii N₃ przejazd obejmuje w przybliżeniu 30 % jazdy w terenie miejskim, 25 % jazdy w terenie wiejskim i 45 % jazdy po autostradzie.”;
- d) pkt 4.6.5 otrzymuje brzmienie:
- „4.6.5. Czas trwania badania musi być wystarczająco długi, aby wykonać od czterech do ośmiu razy pracę wykonywaną podczas cyklu WHTC lub wytworzyć od czterech do ośmiu razy masę odniesienia CO₂ w kg/cykl z cyklu WHTC, stosownie do przypadku.”;
- e) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) dodaje się pkt 4.2.1.1 w brzmieniu:
- „4.2.1.1. Obliczanie emisji jednostkowych dla deklarowanego paliwa rynkowego
- Jeżeli badanie określone w niniejszym załączniku zostało przeprowadzone przy użyciu deklarowanego paliwa rynkowego określonego w pkt 3.2.2.2.1 części 1 w dodatku 4 do załącznika I, emisje jednostkowe e_{gas} (mg/kWh) oblicza się dla każdego okna i każdego zanieczyszczenia, mnożąc nieskorygowane emisje jednostkowe przez współczynnik korekcji mocy określony zgodnie z pkt 1.1.2 lit. a1) załącznika I.”;
- (ii) pkt 4.2.2.2.2 otrzymuje brzmienie:
- „4.2.2.2.2. Badanie jest nieważne, jeżeli odsetek ważnych okien wynosi mniej niż 50 %, lub jeżeli przy jeździe tylko w terenie miejskim nie pozostały żadne ważne okna w odniesieniu do tlenków azotu (NO_x) po zastosowaniu zasady 90. percentyla.”;
- f) w dodatku 4 dodaje się pkt 2.1.1 w brzmieniu:
- „2.1.1. Jeżeli w badaniu stosuje się deklarowane paliwo rynkowe określone w pkt 3.2.2.2.1 części 1 w dodatku 4 do załącznika I, impuls momentu obrotowego ECU dzieli się przez współczynnik korekcji przed weryfikacją na podstawie krzywej maksymalnego momentu obrotowego odniesienia przeprowadzoną przy użyciu tego paliwa rynkowego.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 czerwca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący