

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/932 НА КОМИСИЯТА****от 29 юни 2018 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 582/2011 във връзка с разпоредбите за изпитването чрез преносими системи за измерване на емисиите (PEMS) и изискванията за издаване на одобрение на типа за универсален обхват на използваните горива (universal fuel range)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО <sup>(1)</sup>, и по-специално член 5, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) Наскоро бяха публикувани стандарти на Европейския комитет за стандартизация (CEN) за някои обичайни смеси на конвенционално гориво за дизелови двигатели с метилови естери на мастни киселини (FAME) и за парафинови горива за дизелови двигатели. Поради това е целесъобразно приложимите понастоящем правила да се актуализират, така че в тях да се съдържа препратка към тези нови стандарти.
- (2) Във връзка с изпитването чрез преносими системи за измерване на емисиите (PEMS) с Регламент (ЕС) 2016/1718 на Комисията <sup>(2)</sup> бяха въведени изисквания за дела на маршрута в градски условия и за общата дължина на маршрута. По-специално за някои превозни средства от категория N<sub>3</sub>, оборудвани с двигател с по-висока мощност, бе установено, че поради тези ограничителни изисквания, в съответствие с приложимите понастоящем разпоредби, резултатите от изпитванията чрез PEMS ще са невалидни. С цел да бъде преодолян този проблем, условията за съответствие с изискването за времеви интервал в градски условия следва да бъдат изменени, като частта от маршрута в градски условия бъде увеличена за сметка на частта от маршрута на магистрала и максималният общ маршрут бъде удължен.
- (3) Необходими са пояснения относно изискването да има най-малко един валиден времеви интервал само при градски условия, приложимо по-специално за емисиите на NO<sub>x</sub>, тъй като те са критичният замърсител при тези условия.
- (4) В случай на одобрение на типа за универсален обхват на използваните горива гориво процедурата за доказване на съответствие с допустимите отклонения за сигнала за въртящия момент, подаван от модула за управление на двигателя (ECU), понастоящем не е уредена в Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията <sup>(3)</sup>. Поради това, когато двигателят не е оборудван със система за разпознаване на вида на използваното гориво, изборът на начин за определяне на съответствието е по преценка на техническата служба. Поради нарастващия интерес към одобрението на типа за алтернативни горива е целесъобразно тази процедура да бъде хармонизирана. Поради това следва да бъде определено дължашото се на използването на алтернативното гориво отклонение за въртящия момент, след което отклонението следва да се използва за изчисляване на корекционен коефициент за мощността, който следва да се посочи в документацията за одобрение на типа. Корекционният коефициент за мощността може да се използва за доказване на съответствие с изискванията за точност на сигнала за въртящия момент, излъчван от ECU. Освен това за изпитване посредством PEMS с алтернативно гориво корекционният коефициент за мощността може да се използва за определяне на точната стойност на въртящия момент за изчисляването на емисиите.
- (5) Поради това Регламент (ЕС) № 582/2011 следва да бъде съответно изменен.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

<sup>(1)</sup> ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) 2016/1718 на Комисията от 20 септември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 582/2011 по отношение на емисиите от тежки превозни средства във връзка с разпоредбите за изпитването чрез преносими системи за измерване на емисиите (PEMS) и процедурата за изпитване на надеждността на резервните устройства за контрол на замърсяването (ОВ L 259, 27.9.2016 г., стр. 1).

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 167, 25.6.2011 г., стр. 1).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 582/2011 се изменя, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) в точка 1.1.2 встъпителната част от първия параграф се заменя със следното:

„Ако производителят разрешава семейството двигатели да работи с горива, предлагани на пазара, които не отговарят на Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*), нито на стандарт на CEN EN 228:2012 (в случай на безоловен бензин) или на стандарт на CEN EN 590:2013 (в случай на дизелово гориво), като например при работа с FAME B100 (стандарт на CEN EN 14214), дизелови смеси със съдържание на FAME B20/B30 (стандарт на CEN EN 16709), парафиново дизелово гориво (стандарт на CEN EN 15940) или други, в допълнение към изискванията по точка 1.1.1 производителят спазва следните изисквания:

(\*) Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58).“;

б) в точка 1.1.2 се вмъква следната буква а1):

„а1) определя корекционния коефициент за мощността за всяко гориво, декларирано съгласно точка 5.2.7., ако е приложимо;“

в) в точка 5.2.5 буква б) се заменя със следното:

„б) 10 % когато се провежда изпитване по хармонизиран в световен мащаб цикъл на управление на превозно средство в стабилизирания режим (WHSC) съгласно приложение III, с изключение на режими 1 и 13 (режими на празен ход);“

г) вмъква се следната точка 5.2.7:

„5.2.7. Ако разликата между измерената стойност на въртящия момент, получен с декларирано предлагано на пазара гориво, и въртящия момент, изчислен въз основа на информацията, поискана в точка 5.2.1, надвишава една от стойностите в точка 5.2.5, за семейството двигатели се определя корекционен коефициент за мощността за всяко допълнително предлагано на пазара гориво, разрешено от производителя в съответствие с точка 1.1.2. Корекционният коефициент се изчислява като съотношение между средния измерен върхов въртящ момент [Nm] за еталонното гориво в съответствие с приложение IX и средния измерен върхов въртящ момент [Nm] за декларираното предлагано на пазара гориво.“;

д) точки 5.3.3 и 5.3.3.1 се заменят със следното:

„5.3.3. Изпълнението на изискването по точка 5.2.5 се доказва за базовия двигател на семейство двигатели при определяне на мощността на двигателя в съответствие с приложение XIV и при провеждането на изпитването WHSC в съответствие с приложение III и на изпитването в лабораторни условия извън рамките на цикъла при одобряването на типа в съответствие с раздел 6 от приложение VI.

5.3.3.1. Изпълнението на изискването по точка 5.2.5 се доказва за всеки двигател от семейството двигатели при определяне на мощността на двигателя в съответствие с приложение XIV. За тази цел се правят допълнителни измервания в няколко работни точки с частичен товар и обороти на двигателя (напр. режимите на WHSC и някои допълнителни произволни точки).“;

е) добавя се следната точка 5.3.3.2:

„5.3.3.2. Ако е приложимо, корекционният коефициент за мощността за семейството двигатели, посочен в точка 5.2.7, се определя с помощта на базовия двигател на семейството двигатели.“;

ж) в допълнение 5, в добавката към сертификата за ЕО одобрение на типа точка 1.5.2 се заменя със следното:

„1.5.2. Допълнителни данни, напр. корекционният коефициент за мощността за всяко декларирано гориво (ако е приложимо);“

з) в допълнение 7, в добавката към сертификата за ЕО одобрение на типа точка 1.5.2 се заменя със следното:

„1.5.2. Допълнителни данни, напр. корекционният коефициент за мощността за всяко декларирано гориво (ако е приложимо).“

2) Приложение II се изменя, както следва:

а) точка 4.4.2 се заменя със следното:

„4.4.2. Гориво

Горивото за изпитването трябва да е гориво, предлагано на пазара, което влиза в обхвата на Директива 98/70/ЕО и съответните стандарти на CEN, или еталонно гориво, определено в приложение IX към настоящия регламент.“;

б) вмъква се следната точка 4.4.2.2:

„4.4.2.2. Трябва да се вземат проби от горивото.“;

в) точка 4.5.3 се заменя със следното:

„4.5.3. За превозните средства от категория N<sub>3</sub> маршрутът се състои от приблизително 30 % движение в градски условия, 25 % движение по второстепенни пътища и 45 % движение по магистрала.“;

г) точка 4.6.5 се заменя със следното:

„4.6.5. Продължителността на изпитването трябва да е достатъчна, за да се изпълни между четири и осем пъти работата, извършвана по време на WHTC, или да се произведе между четири и осем пъти еталонната маса на CO<sub>2</sub> в kg/цикъл от WHTC, както е приложимо.“;

д) допълнение 1 се изменя, както следва:

i) вмъква се следната точка 4.2.1.1:

„4.2.1.1. Изчисляване на специфичните емисии за декларирано предлагано на пазара гориво

Ако изпитването съгласно настоящото приложение се извършва с предлагано на пазара гориво, декларирано в точка 3.2.2.2.1 от част 1 на допълнение 4 към приложение I, специфичните емисии  $e_{\text{gas}}$  (mg/kWh) се изчисляват за всеки времеви интервал и за всеки замърсител като некоригираните специфични емисии се умножават с корекционния коефициент за мощността, определен съгласно точка 1.1.2, буква а1) от приложение I.“;

ii) точка 4.2.2.2.2 се заменя със следното:

„4.2.2.2.2. Резултатите от изпитването са невалидни ако по отношение на азотните оксиди (NO<sub>x</sub>) процентът на валидните времеви интервали е по-малък от 50 % или няма останали валидни времеви интервали само при градски условия след като е приложено правилото за 90-я процентил.“;

е) в допълнение 4 се добавя следната точка 2.1.1:

„2.1.1. Ако за изпитването се използва предлагано на пазара гориво, декларирано в точка 3.2.2.2.1 от част 1 на допълнение 4 към приложение I, сигналът за въртящия момент, излъчван от ECU, се дели на корекционния коефициент преди извършването на проверка с еталонната крива на максималния въртящ момент, постигнат с въпросното предлагано на пазара гориво.“

## Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 29 юни 2018 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER