

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/932**ze dne 29. června 2018,****kterým se mění nařízení (EU) č. 582/2011, pokud jde o ustanovení o zkoušení pomocí přenosného systému pro měření emisí (PEMS) a požadavky na schválení typu s univerzální použitelností paliv****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES⁽¹⁾, a zejména na čl. 5 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Evropský výbor pro normalizaci (CEN) nedávno zveřejnil normy pro určité běžné směsi motorové nafty s obsahem methylesteru mastné kyseliny (FAME) a parafinická naftová paliva. Je proto vhodné aktualizovat stávající pravidla tak, aby odkazovala rovněž na tyto nové normy.
- (2) V souvislosti se zkoušením pomocí přenosných systémů měření emisí (PEMS) zavedlo nařízení Komise (EU) 2016/1718⁽²⁾ požadavky na podíl vzdálenosti ujeté v městském provozu, jakož i na celkovou délku jízdy. Zejména u některých vozidel kategorie N₃ vybavených motorem s vyšším výkonem bylo zjištěno, že v důsledku těchto omezujících požadavků povede zkoušení pomocí PEMS v souladu se stávajícími ustanoveními k neplatným výsledkům zkoušek. K vyřešení tohoto problému by bylo třeba změnit podmínky souladu s požadavkem týkajícím se okénka v městském provozu tak, že se zvýší podíl jízdy v městském provozu na úkor jízdy v dálničním provozu a zvýší se i maximální celková délka jízdy.
- (3) Je třeba upřesnit požadavek mít alespoň jedno platné okénko v rámci jízdy pouze v městském provozu konkrétně pro emise NO_x, neboť ty jsou v těchto podmínkách zásadními znečišťujícími látkami.
- (4) V případě schválení typu s univerzální použitelností paliv není v současnosti v nařízení Komise (EU) č. 582/2011⁽³⁾ stanoven postup pro prokázání toho, že signál točivého momentu z řídicí jednotky motoru (ECU) zůstává v rámci požadované tolerance. Pokud tedy není motor vybaven systémem pro rozpoznání, které palivo se právě používá, stanoví způsob prokázání uvedeného souladu technická zkušebna. Vzhledem k rostoucímu zájmu o schvalování typu alternativních paliv je vhodné daný postup sladit. Měla by tedy být stanovena odchylka točivého momentu způsobená alternativním palivem a tato odchylka by poté měla být použita k výpočtu korekčního součinitele výkonu, který by měl být uveden v dokumentaci ke schválení typu. Korekční součinitel výkonu může být uplatněn při prokazování souladu s požadavky na přesnost signálu točivého momentu z ECU. Kromě toho lze korekční součinitel výkonu uplatnit při zkouškách pomocí PEMS s alternativním palivem ke stanovení správné hodnoty točivého momentu pro výpočet emisí.
- (5) Nařízení (EU) č. 582/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2016/1718 ze dne 20. září 2016, kterým se mění nařízení (EU) č. 582/2011 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel, pokud jde o ustanovení o zkoušení pomocí přenosného systému pro měření emisí (PEMS) a o postup zkoušení životnosti náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek (Úř. věst. L 259, 27.9.2016, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 582/2011 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) v bodě 1.1.2 prvním pododstavci se uvozující věta nahrazuje tímto:

„Pokud výrobce umožní u dané rodiny motorů používání tržních paliv, která nevyhovují směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES (*) ani normě EN 228:2012 CEN (v případě bezolovnatého benzínu) či normě EN 590:2013 CEN (v případě motorové nafty), jako je například používání FAME B100 (norma EN 14214 CEN), směsí motorové nafty s obsahem FAME B20/B30 (norma EN 16709 CEN), parafinických naftových paliv (norma EN 15940 CEN) nebo jiných paliv, musí výrobce vedle požadavků uvedených v bodě 1.1.1 splnit tyto požadavky:

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58).“;

b) v bodě 1.1.2 se vkládá nový bod a1), který zní:

„a1) stanovit případný korekční součinitel výkonu pro každé palivo uvedené podle bodu 5.2.7.“;

c) v bodě 5.2.5 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) 10 procent při provádění zkoušky celosvětově harmonizovaného cyklu v ustáleném stavu (dále jen „WHSC“) v souladu s přílohou III, s výjimkou režimů č. 1 a 13 (volnoběh).“;

d) doplňuje se nový bod 5.2.7, který zní:

„5.2.7 Pokud rozdíl mezi hodnotou točivého momentu naměřenou s uvedeným tržním palivem a hodnotou točivého momentu vypočítanou podle informací požadovaných v bodě 5.2.1 překročí kteroukoli hodnotu uvedenou v bodě 5.2.5, stanoví se pro rodinu motorů korekční součinitel výkonu pro každé další tržní palivo povolené výrobcem v souladu s bodem 1.1.2. Korekční součinitel se vypočítá jako poměr mezi průměrným nejvyšším naměřeným točivým momentem [Nm] u referenčního paliva podle přílohy IX, a průměrným nejvyšším naměřeným točivým momentem [Nm] u uvedeného tržního paliva.“;

e) body 5.3.3 a 5.3.3.1 se nahrazují tímto:

„5.3.3 Splnění požadavku uvedeného v bodě 5.2.5 bude prokázáno u základního motoru rodiny motorů při stanovení výkonu motoru podle přílohy XIV a při provádění zkoušky WHSC podle přílohy III a při laboratorních zkouškách mimo cyklus při schvalování typu podle přílohy VI oddílu 6.

5.3.3.1 Splnění požadavku uvedeného v bodě 5.2.5 bude prokázáno u každého člena rodiny motorů při stanovení výkonu motoru podle přílohy XIV. Za tím účelem se provedou dodatečná měření v různých provozních bodech částečného zatížení a otáčkách motoru (například v režimech WHSC a v některých dalších namátkově vybraných bodech).“;

f) doplňuje se nový bod 5.3.3.2, který zní:

„5.3.3.2 Případný korekční součinitel výkonu pro rodinu motorů, jak je uveden v bodě 5.2.7, se určí pomocí základního motoru rodiny motorů.“;

g) v dodatku 5 v doplňku k certifikátu ES schválení typu se bod 1.5.2 nahrazuje tímto:

„1.5.2 Další údaje, např. případný korekční součinitel výkonu pro každé uvedené palivo“;

h) v dodatku 7 v doplňku k certifikátu ES schválení typu se bod 1.5.2 nahrazuje tímto:

„1.5.2 Další údaje, např. případný korekční součinitel výkonu pro každé uvedené palivo“;

2) příloha II se mění takto:

a) bod 4.4.2 se nahrazuje tímto:

„4.4.2 Palivo

Zkušebním palivem musí být tržní palivo odpovídající směrnici 98/70/ES a příslušným normám CEN nebo referenční palivo specifikované v příloze IX tohoto nařízení.“;

b) doplňuje se nový bod 4.4.2.2, který zní:

„4.4.2.2 Odeberou se vzorky paliva.“;

c) bod 4.5.3 se nahrazuje tímto:

„4.5.3 U vozidel kategorie N₃ jízda sestává přibližně z 30 % z jízdy v městském provozu, z 25 % z jízdy v silničním provozu a z 45 % z jízdy v dálničním provozu.“;

d) bod 4.6.5 se nahrazuje tímto:

„4.6.5 Délka zkoušky musí být taková, aby umožnila provést čtyř- až osminásobek práce při WHTC, případně získat čtyř- až osminásobek referenční hmotnosti CO₂ v kg/cyklus při WHTC.“;

e) dodatek 1 se mění takto:

i) doplňuje se nový bod 4.2.1.1, který zní:

„4.2.1.1 Výpočet specifických emisí pro uvedené tržní palivo

V případě, že byla zkouška podle této přílohy provedena s tržním palivem uvedeným v bodě 3.2.2.2.1 části 1 v dodatku 4 k příloze I, vypočtou se specifické emise e_{gas} (mg/kWh) pro každé okénko a každou znečišťující látku vynásobením nekorigovaných specifických emisí korekčním součinitelem výkonu stanoveným podle bodu 1.1.2 písm. a1) přílohy I.“;

ii) bod 4.2.2.2.2 se nahrazuje tímto:

„4.2.2.2.2 Zkouška se prohlásí za neplatnou, jestliže je podíl platných okének nižší než 50 % nebo pokud po uplatnění pravidla 90. percentilu nezbudou v rámci jízdy pouze v městském provozu žádná platná okénka pro oxidy dusíku (NO_x).“;

f) v dodatku 4 se doplňuje nový bod 2.1.1, který zní:

„2.1.1 Je-li zkouška provedena s tržním palivem uvedeným v bodě 3.2.2.2.1 části 1 v dodatku 4 k příloze I, vydělí se signál točivého momentu z ECU korekčním součinitelem před ověřením s použitím referenční křivky maximálního točivého momentu dosažené s tržním palivem.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 29. června 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER