

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/932 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Ιουνίου 2018****για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 όσον αφορά τις διατάξεις για τον έλεγχο μέσω φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS) και τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου για συνήθη κλίμακα καυσίμων****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρόσφατα δημοσιεύτηκαν πρότυπα CEN για ορισμένα μείγματα ντίζελ κοινών μεθυλεστέρων λιπαρών οξέων (FAME) και παραφινικών ντίζελ. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να επικαιροποιηθούν οι ισχύοντες κανόνες, ώστε να λαμβάνουν υπόψη επίσης τα εν λόγω νέα πρότυπα.
- (2) Όσον αφορά τις δοκιμές με φορητά συστήματα μέτρησης εκπομπών (PEMS), ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/1718 της Επιτροπής ⁽²⁾ εισήγαγε απαιτήσεις τόσο για αστικό τμήμα διαδρομής όσο και για το συνολικό μήκος διαδρομής. Ιδίως σχετικά με ορισμένα οχήματα κατηγορίας N₃ που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα με υψηλότερη ονομαστική ισχύ, αποκαλύφθηκε ότι, εξαιτίας των εν λόγω περιοριστικών απαιτήσεων, η διενέργεια των δοκιμών PEMS σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις θα έχει ως αποτέλεσμα οι δοκιμές να αποβαίνουν άκυρες. Για να επιλυθεί το πρόβλημα οι όροι για τη συμμόρφωση με την απαίτηση του αστικού παραθύρου θα πρέπει να τροποποιηθούν με τη διεύρυνση του αστικού τμήματος διαδρομής εις βάρος του ταξιδιού σε τμήμα αυτοκινητόδρομου και την παράταση της μέγιστης διάρκειας της συνολικής διαδρομής.
- (3) Απαιτείται αποσαφήνιση όσον αφορά την απαίτηση να υπάρχει τουλάχιστον ένα έγκυρο παράθυρο μόνο σε αστικές λειτουργίες που ισχύουν για τις εκπομπές NO_x, συγκεκριμένα, καθώς είναι ο κρίσιμος ρύπος υπό τις συνθήκες αυτές.
- (4) Σε περίπτωση έγκρισης τύπου για συνήθη κλίμακα καυσίμων, η διαδικασία για την απόδειξη συμμόρφωσης με τις απαιτούμενες ανοχές για το σήμα ροπής της μονάδας ελέγχου κινητήρα (ECU) δεν ορίζεται επί του παρόντος στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής ⁽³⁾. Κατά συνέπεια, όταν ο κινητήρας δεν είναι εξοπλισμένος με σύστημα που αναγνωρίζει ποιο καύσιμο χρησιμοποιείται, η απόδειξη σχετικά με το πώς καθορίζεται η συμμόρφωση επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια της τεχνικής υπηρεσίας. Λόγω του όλο και μεγαλύτερου ενδιαφέροντος για την έγκριση τύπου των εναλλακτικών καυσίμων, είναι σκόπιμο να εναρμονιστεί η εν λόγω διαδικασία. Η απόκλιση ροπής που προκαλείται από τα εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει, συνεπώς, να προσδιορίζεται και η απόκλιση θα πρέπει, στη συνέχεια, να χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό ενός συντελεστή διόρθωσης ισχύος, ο οποίος θα πρέπει να δηλώνεται στην τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου. Ο συντελεστής διόρθωσης ισχύος μπορεί να εφαρμοστεί για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ακρίβειας για το σήμα ροπής ECU. Επιπλέον, για τις δοκιμές PEMS με εναλλακτικό καύσιμο, ο συντελεστής διόρθωσης ισχύος μπορεί να χρησιμοποιηθεί προκειμένου να προσδιοριστεί η ορθή τιμή ροπής για υπολογισμούς εκπομπών.
- (5) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

⁽¹⁾ ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1718 της Επιτροπής, της 20ής Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σχετικά με τις διατάξεις για τον έλεγχο μέσω φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS) και τη διαδικασία για τη δοκιμή της αντοχής των διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης (ΕΕ L 259 της 27.9.2016, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1.1.2 πρώτο εδάφιο, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εάν ο κατασκευαστής επιτρέπει τη λειτουργία της σειράς κινητήρων με καύσιμα του εμπορίου που δεν συμμορφώνονται είτε με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) είτε με το πρότυπο CEN EN 228:2012, όταν πρόκειται για αμόλυβδη βενζίνη, είτε με το πρότυπο CEN EN 590:2013, όταν πρόκειται για ντίζελ, όπως η λειτουργία με καύσιμο FAME B100 (Πρότυπο CEN EN 14214), μείγματα ντίζελ FAME B20/B30 (πρότυπο CEN EN 16709), παραφινικό καύσιμο (Πρότυπο CEN EN 15940) ή άλλα, ο κατασκευαστής, πέραν των απαιτήσεων του σημείου 1.1.1, συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(*) Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 93/12/ΕΟΚ (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58).»

β) στο σημείο 1.1.2, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο α1):

«α1) προσδιορίζει τον συντελεστή διόρθωσης ισχύος για κάθε καύσιμο που δηλώθηκε σύμφωνα με το σημείο 5.2.7 κατά περίπτωση.»

γ) στο σημείο 5.2.5, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) 10 τοις εκατό κατά την εκτέλεση της δοκιμής World Harmonised Steady state Cycle (στο εξής “WHSC”) σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ, με εξαίρεση τα σημεία 1 και 13 (δοκιμές σε κατάσταση βραδυπορίας).»

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 5.2.7:

«5.2.7. Εάν η διαφορά μεταξύ της μετρούμενης τιμής ροπής που λαμβάνεται με καύσιμο του εμπορίου που δηλώθηκε και της ροπής που υπολογίζεται από τις πληροφορίες που ζητούνται στο σημείο 5.2.1 υπερβαίνει κάποια από τις τιμές που ορίζονται στο σημείο 5.2.5, ο συντελεστής διόρθωσης ισχύος για κάθε πρόσθετο καύσιμο του εμπορίου που επιτρέπεται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 1.1.2 προσδιορίζεται για τη σειρά κινητήρων. Ο συντελεστής διόρθωσης υπολογίζεται ως ο λόγος της μέσης μετρούμενης μέγιστης ροπής [Nm] σχετικά με το καύσιμο αναφοράς σύμφωνα με το παράρτημα ΙΧ και της μέσης μετρούμενης μέγιστης ροπής [Nm] σχετικά με το καύσιμο του εμπορίου που δηλώθηκε.»

ε) τα σημεία 5.3.3 και 5.3.3.1 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«5.3.3. Η συμμόρφωση με την απαίτηση του σημείου 5.2.5 θα αποδεικνύεται με τον μητρικό κινητήρα μιας σειράς κινητήρων κατά τον προσδιορισμό της ισχύος του κινητήρα σύμφωνα με το παράρτημα ΧΙΥ και κατά την εκτέλεση της δοκιμής WHSC σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ και της εργαστηριακής δοκιμής εκτός κύκλου κατά την έγκριση τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παραρτήματος VI.

5.3.3.1 Η συμμόρφωση με την απαίτηση του σημείου 5.2.5 θα αποδεικνύεται για κάθε μέλος της σειράς κινητήρων κατά τον προσδιορισμό της ισχύος του κινητήρα σύμφωνα με το παράρτημα ΧΙΥ. Για τον σκοπό αυτό πραγματοποιούνται επιπρόσθετες μετρήσεις σε διάφορα σημεία λειτουργίας με μερικό φορτίο και στροφές κινητήρα (για παράδειγμα, στις λειτουργίες της δοκιμής WHSC και σε ορισμένα επιπρόσθετα τυχαία σημεία).»

στ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 5.3.3.2:

«5.3.3.2. Κατά περίπτωση, ο συντελεστής διόρθωσης ισχύος της σειράς κινητήρων, όπως αναφέρεται στο σημείο 5.2.7, προσδιορίζεται στον μητρικό κινητήρα της σειράς κινητήρων.»

ζ) στο προσάρτημα 5 της προσθήκης του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου το σημείο 1.5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.5.2. Πρόσθετα στοιχεία, π.χ. ο συντελεστής διόρθωσης ισχύος για κάθε καύσιμο που δηλώθηκε (κατά περίπτωση).»

η) στο προσάρτημα 7 της προσθήκης του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ, το σημείο 1.5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.5.2. Πρόσθετα στοιχεία, π.χ. ο συντελεστής διόρθωσης ισχύος για κάθε καύσιμο που δηλώθηκε (κατά περίπτωση).»

- 2) Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:
- α) το σημείο 4.4.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.4.2. Καύσιμο
- Το καύσιμο δοκιμής είναι καύσιμο του εμπορίου που καλύπτεται από την οδηγία 98/70/ΕΚ και τα σχετικά πρότυπα CEN ή καύσιμο αναφοράς που ορίζεται στο παράρτημα ΙΧ του παρόντος κανονισμού.»
- β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 4.4.2.2:
- «4.4.2.2. Λαμβάνονται δείγματα καυσίμου.»
- γ) το σημείο 4.5.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.5.3. Για οχήματα κατηγορίας N₃, η διαδρομή περιλαμβάνει οδήγηση κατά 30 % περίπου σε αστικό δρόμο, 25 % σε αγροτικό δρόμο και 45 % σε αυτοκινητόδρομο.»
- δ) το σημείο 4.6.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.6.5. Η διάρκεια της δοκιμής είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μπορεί να ολοκληρωθεί από τετραπλάσιο έως οκταπλάσιο του έργου που εκτελείται κατά τον WHTC ή να παραχθεί από τετραπλάσια έως οκταπλάσια μάζα αναφοράς CO₂ σε kg/κύκλο από τον WHTC κατά περίπτωση.»
- ε) Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:
- i) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 4.2.1.1:
- «4.2.1.1. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών για καύσιμο του εμπορίου που δηλώθηκε
- Εάν μια δοκιμή σύμφωνα με το παρόν παράρτημα διεξήχθη με καύσιμα του εμπορίου που δηλώνονται στο σημείο 3.2.2.2.1 του μέρους 1 στο προσάρτημα 4 του παραρτήματος Ι, οι ειδικές εκπομπές e_{gas} (mg/kWh) υπολογίζονται για κάθε παράθυρο και κάθε ρύπο με τον πολλαπλασιασμό των μη διορθωμένων ειδικών εκπομπών με τον συντελεστή διόρθωσης ισχύος που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 1.1.2 (α1) του παραρτήματος Ι.»
- ii) το σημείο 4.2.2.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.2.2.2.2. Η δοκιμή ακυρώνεται εάν το ποσοστό των έγκυρων παραθύρων είναι χαμηλότερο του 50 % ή εάν δεν έχουν απομείνει έγκυρα παράθυρα όσον αφορά τα οξείδια του αζώτου (NO_x) μόνο κατά τη λειτουργία σε αστικό δρόμο μετά την εφαρμογή του κανόνα του αθροιστικού ποσοστού του 90 τοις εκατό.»
- στ) Στο προσάρτημα 4 προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.1.1:
- «2.1.1. Εάν ένα καύσιμο του εμπορίου που δηλώνεται στο σημείο 3.2.2.2.1 του μέρους 1 του παραρτήματος Ι προσάρτημα 4 χρησιμοποιείται για τη δοκιμή, το σήμα ροπής ECU διαιρείται διά του διορθωτικού συντελεστή πριν από την επαλήθευση με την καμπύλη μέγιστης ροπής αναφοράς που διενεργείται με το εν λόγω καύσιμο εμπορίου.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29 Ιουνίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER