

REGULAMENTUL (UE) 2018/932 AL COMISIEI**din 29 iunie 2018****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 în ceea ce privește dispozițiile privind încercarea cu ajutorul sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS) și cerințele pentru omologarea de tip a unei game de carburanți universali****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE ⁽¹⁾, în special articolul 5 alineatul (4),

întrucât:

- (1) Au fost publicate recent standarde CEN cu privire la anumite amestecuri comune de esteri metilici ai acizilor grași (EMAG) utilizați drept carburanți pentru motoare Diesel și cu privire la motorina parafinică. Prin urmare, este necesar să fie actualizate normele în vigoare pentru a se face, de asemenea, trimitere la aceste noi standarde.
- (2) În ceea ce privește încercarea cu ajutorul sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS), Regulamentul (UE) 2016/1718 al Comisiei ⁽²⁾ a introdus cerințe privind proporția cursei în rulare în mediul urban, precum și privind lungimea totală a cursei. În special cu privire la anumite vehicule din categoria N₃ echipate cu motoare având puterea nominală mare, s-a constatat că, din cauza acestor cerințe restrictive, încercările PEMS efectuate în conformitate cu dispozițiile actuale se vor solda cu anularea încercărilor. Pentru a rezolva problema, ar trebui să fie modificate condițiile de conformitate cu cerințele aplicabile ferestrelor de conducere în mediu urban, cursa în mediul urban fiind extinsă în detrimentul proporției cursei pe autostradă, lungimea maximă a cursei totale fiind, de asemenea, extinsă.
- (3) Sunt necesare clarificări cu privire la cerința de a dispune de cel puțin o fereastră valabilă numai pentru operațiunile de conducere în mediul urban, care se aplică în mod specific emisiilor de NO_x, deoarece acesta este poluantul critic în aceste condiții.
- (4) În cazul omologării de tip a unei game de carburanți universali, procedura pentru demonstrarea conformității cu toleranțele necesare pentru semnalul de cuplu al unității de comandă a motorului (ECU) nu este în prezent prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei ⁽³⁾. Prin urmare, în cazul în care motorul nu este echipat cu un sistem de recunoaștere a carburantului utilizat, demonstrarea modului de determinare a conformității este lăsată la aprecierea serviciului tehnic. Din cauza interesului tot mai mare pentru omologarea de tip a carburanților alternativi, este necesară armonizarea procedurii respective. Prin urmare, ar trebui să fie determinată abaterea de cuplu provocată de carburantul alternativ, această abatere fiind apoi utilizată pentru calculul unui factor de corecție a puterii, care ar trebui specificat în documentația de omologare de tip. Factorul de corecție a puterii poate fi utilizat pentru a demonstra conformitatea cu cerințele de precizie ale semnalului de cuplu al ECU. În plus, pentru încercarea PEMS cu un carburant alternativ, factorul de corecție a puterii poate fi utilizat pentru a determina valoarea corectă a cuplului pentru calculul emisiilor.
- (5) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 582/2011 ar trebui modificat în consecință.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

⁽¹⁾ JO L 188, 18.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2016/1718 al Comisiei din 20 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 în ceea ce privește emisiile provenite de la vehicule grele cu privire la dispozițiile privind testarea cu ajutorul sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (PEMS) și procedura de testare a durabilității dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării (JO L 259, 27.9.2016, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1.1.2, partea introductivă din primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care producătorul permite funcționarea familiei de motoare cu carburanți de uz comercial care nu respectă nici Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*), nici standardul EN 228:2012 al CEN (în cazul benzinei fără plumb) sau standardul EN 590:2013 al CEN (în cazul motorinei), de exemplu care funcționează cu carburantul FAME B100 (standardul EN 14214 al CEN), cu amestecuri de carburanți pentru motoare Diesel FAME B20/B30 (standardul EN 16709 al CEN), cu carburant parafinic (standardul EN 15940 al CEN) sau cu alți carburanți, pe lângă cerințele de la punctul 1.1.1, producătorul îndeplinește următoarele cerințe:

(*) Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului, JO L 350, 28.12.1998, p. 58.”;

(b) la punctul 1.1.2 se inserează următorul punct (a1):

„(a1) determină factorul de corecție a puterii pentru fiecare carburant declarat în conformitate cu punctul 5.2.7, dacă este cazul.”;

(c) la punctul 5.2.5, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 10 % la efectuarea încercării în ciclul de conducere în regim staționar armonizat la nivel mondial (denumit în continuare «WHSC») în conformitate cu anexa III, cu excepția modurilor 1 și 13 (ralanti)”;

(d) se introduce următorul punct 5.2.7:

„5.2.7. Dacă diferența dintre valoarea măsurată a cuplului obținută cu un carburant de uz comercial declarat și cuplul calculat pornind de la informațiile solicitate la punctul 5.2.1 depășește oricare din valorile specificate la punctul 5.2.5, se determină pentru familia de motoare un factor de corecție a puterii pentru fiecare carburant de uz comercial suplimentar permis de producător în conformitate cu punctul 1.1.2. Factorul de corecție se calculează ca raportul dintre cuplul maxim mediu măsurat [Nm] cu carburantul de referință conform anexei IX și cuplul maxim mediu măsurat [Nm] cu carburantul de uz comercial declarat.”;

(e) punctele 5.3.3 și 5.3.3.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„5.3.3. Îndeplinirea cerinței menționate la punctul 5.2.5 se demonstrează pentru motorul prototip al unei familii de motoare la determinarea puterii motorului în conformitate cu anexa XIV și la efectuarea încercării WHSC în conformitate cu anexa III și a încercărilor de laborator privind emisiile în afara ciclurilor de funcționare, în momentul omologării de tip în conformitate cu punctul 6 din anexa VI.

5.3.3.1. Îndeplinirea cerinței menționate la punctul 5.2.5 se demonstrează pentru fiecare membru al familiei de motoare la determinarea puterii motorului în conformitate cu anexa XIV. În acest scop, se efectuează măsurători suplimentare în mai multe puncte de funcționare ale motorului la diferite sarcini parțiale și turații ale motorului (de exemplu, în modurile corespunzătoare WHSC și în alte puncte alese în mod aleatoriu).”;

(f) se introduce următorul punct 5.3.3.2:

„5.3.3.2. Dacă este cazul, factorul de corecție a puterii pentru familia de motoare, astfel cum este menționat la punctul 5.2.7, se determină cu motorul prototip al familiei de motoare.”;

(g) în apendicele 5, în addendumul la certificatul de omologare CE de tip, punctul 1.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.5.2. Date suplimentare, de exemplu factorul de corecție a puterii pentru fiecare carburant declarat (dacă este cazul)”;

(h) în apendicele 7, în addendumul la certificatul de omologare CE de tip, punctul 1.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.5.2. Date suplimentare, de exemplu factorul de corecție a puterii pentru fiecare carburant declarat (dacă este cazul).”

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) punctul 4.4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.4.2. *Carburant*

Carburantul de încercare este carburantul de uz comercial reglementat prin Directiva 98/70/CE și prin standardele CEN corespunzătoare sau carburantul de referință specificat în anexa IX la prezentul regulament.”;

(b) se introduce următorul punct 4.4.2.2:

„4.4.2.2. Se prelevează eșantioane de carburant.”;

(c) punctul 4.5.3 se înlocuiește cu următorul text:

„4.5.3. În cazul vehiculelor din categoria N₃, cursa constă în proporție de aproximativ 30 % rulare în mediul urban, 25 % rulare în mediul rural și în proporție de 45 % în rulare pe autostradă.”;

(d) punctul 4.6.5 se înlocuiește cu următorul text:

„4.6.5. Durata încercării trebuie să fie îndeajuns de lungă pentru a finaliza de 4-8 ori lucrul mecanic din timpul WHTC sau pentru a produce de 4-8 ori masa de referință de CO₂ în kg/ciclu din WHTC, după caz.”;

(e) apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(i) se introduce următorul punct 4.2.1.1:

„4.2.1.1. Calculul emisiilor specifice pentru un carburant de uz comercial declarat

Dacă o încercare desfășurată în temeiul prezentei anexe a fost efectuată cu un carburant de uz comercial declarat la punctul 3.2.2.2.1 din partea 1 a apendicelui 4 la anexa I, emisiile specifice e_{gas} (mg/kWh) se calculează pentru fiecare fereastră și pentru fiecare poluant prin înmulțirea emisiilor specifice necorectate cu factorul de corecție a puterii determinat în conformitate cu punctul 1.1.2 (a1) din anexa I.”;

(ii) punctul 4.2.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.2.2.2. Încercarea se anulează în cazul în care procentul de ferestre valide este mai mic de 50 % sau în cazul în care nu există ferestre valide în raport cu oxizii de azot (NO_x) rămase în rulările exclusiv în mediul urban după aplicarea regulii de 90 %.”;

(f) în apendicele 4, se introduce următorul punct 2.1.1:

„2.1.1. Dacă pentru încercare este utilizat un carburant de uz comercial declarat la punctul 3.2.2.2.1 din partea 1 a apendicelui 4 la anexa I, semnalul de cuplu al ECU se împarte la factorul de corecție înainte de verificarea cu ajutorul curbei cuplului maxim de referință efectuată cu carburantul de uz comercial respectiv.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 iunie 2018.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER