KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2018/932,

29. juuni 2018,

millega muudetakse määrust (EL) nr 582/2011 mobiilse heitemõõtmissüsteemiga (PEMS) katsetamise eeskirjade ja kütuserühmade universaalse tüübikinnituse nõuete osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrust (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ, ([1]) eriti selle artikli 5 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Hiljuti avaldati teatavate rasvhapete metüülestreid (FAME) sisaldavate harilike diislisegude ja parafiinsete diisliõlide CEN-standardid. Seetõttu on sobiv ajakohastada kehtivaid eeskirju nõnda, et need viitaksid ka nendele uutele standarditele.

(2) Mobiilsete heitemõõtmissüsteemidega (PEMS) katsetamise osas kehtestati komisjoni määrusega (EL) 2016/1718 ([2]) nõuded nii linnasõiduosa kui ka teekonna kogupikkuse kohta. Eelkõige on mõnede suurema nimivõimsusega mootoriga varustatud N_3-kategooria sõidukite puhul selgunud, et niisuguste piiravate nõuete tulemusena annab PEMS-iga katsetamine praeguste nõuete kohaselt tulemuseks kehtetu katse. Et seda probleemi lahendada, tuleks muuta tingimusi, mille korral linnasõiduakna nõuded on täidetud; selleks tuleks linnasõitu kiirteesõiduosa arvelt pikendada ning pikendada tuleks ka teekonna kogupikkust.

(3) Selgitada on vaja ka nõuet, et linnasõidutingimustes oleks vähemalt üks kehtiv aken konkreetselt NO_x heite kohta, sest see on neis tingimustes kriitilise tähtsusega saasteaine.

(4) Kütuserühmade universaalse tüübikinnituse puhul ei ole komisjoni määruses (EL) nr 582/2011 ([3]) praegu sätestatud korda, mille kohaselt tõendatakse, et elektroonilise kontrollploki pöördemomendi signaal jääb lubatud hälvete piiresse. Nii on juhtudel, kui mootor ei ole varustatud süsteemiga, mis tunneb ära, millist kütust kasutatakse, jäänud vastavuse tõendamise viistehnilise teenistuse otsustada. Kuna alternatiivsete kütuste tüübikinnituse vastu tuntakse üha suuremat huvi, on asjakohane see menetlus ühtlustada. Seepärast tuleks määrata alternatiivsest kütusest tulenev pöördemomendi kõrvalekalle ja seejärel tuleks seda kõrvalekallet kasutada võimsuse parandusteguri arvutamiseks ning see parandustegur tuleks esitada tüübikinnitusdokumentides. Võimsuse parandustegurit võib kasutada selleks, et tõendada vastavust elektroonilise kontrollploki pöördemomendi signaali täpsusnõuetele. Lisaks võib juhul, kui PEMS-katse tehakse alternatiivkütusega, kasutada võimsuse parandustegurit, et määrata heitearvutuste jaoks kindlaks pöördemomendi õige väärtus.

(5) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 582/2011 vastavalt muuta.

(6) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

([1]) ELT L 188, 18.7.2009, lk 1.

([2]) Komisjoni 20. septembri 2016. aasta määrus (EL) 2016/1718, millega muudetakse seoses raskeveokite heitega määruse (EL) nr 582/2011 sätteid mobiilse heitemõõtmissüsteemi (PEMS) abil katsetamise kohta ja varu-saastekontrolliseadmete vastupidavuse katsetamise menetlust (ELT L 259, 27.9.2016, lk 1).

([3]) Komisjoni 25. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 582/2011, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ I ja III lisa (ELT L 167, 25.6.2011, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 582/2011 muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktis 1.1.2 asendatakse esimese lõigu sissejuhatav osa järgmisega:

„Kui tootja lubab mootoritüüpkonna puhul kasutada müügil olevaid kütuseid, mis ei vasta ei Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/70/EÜ (*) ega pliivaba bensiini puhul CEN-standardile EN 228:2012 või diislikütuse puhul CEN-standardile EN 590:2013, näiteks kütust FAME B100 (CEN-standard EN 14214), FAME diislisegusid B20/B30 (CEN-standard EN 16709), parafiinseid kütteõlisid (CEN-standard EN 15940) vms, peab tootja lisaks punktis 1.1.1 esitatud nõuetele täitma järgmised nõuded:

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta (EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58).“;

b) punkti 1.1.2 lisatakse järgmine alapunkt a1:

„a1) määrama igale punkti 5.2.7 kohaselt deklareeritud kütusele võimsuse parandusteguri, kui see on asjakohane;“

c) punktis 5.2.5 asendatakse alapunkt b järgmisega:

„b) 10 % ülemaailmse ühtlustatud püsiva sõidutsükli (edaspidi „WHSC“) katse tegemisel vastavalt III lisale, välja arvatud režiimides 1 ja 13 (tühikäigurežiimid)“;

d) lisatakse järgmine punkt 5.2.7:

„5.2.7. Kui müügil olevat deklareeritud kütust kasutades saadud pöördemomendi mõõteväärtuse ja punktis 5.2.1 nõutud teabe põhjal arvutatud pöördemomendi erinevus ületab punktis 5.2.5 sätestatud väärtusi, määratakse mootoritüüpkonna puhul kindlaks võimsuse parandustegur iga lisanduva müügil oleva kütuse jaoks, mida tootja lubab punkti 1.1.2 kohaselt kasutada. Parandustegur arvutatakse IX lisa kohaselt etalonkütusega saadud keskmise mõõdetud suurima pöördemomendi [Nm] ja deklareeritud müügil oleva kütusega saadud keskmise mõõdetud suurima pöördemomendi [Nm] suhtena.“;

e) punktid 5.3.3 ja 5.3.3.1 asendatakse järgmisega:

„5.3.3. Seda, et punkti 5.2.5 nõuded on täidetud, tõendatakse tüüpkonna algmootori puhul mootori võimsuse määramisel vastavalt XIV lisale, WHSC katse tegemisel vastavalt III lisale ja tüübikinnituse andmisel tehtavatel tsüklivälise osa laborikatsetel vastavalt VI lisa punktile 6.

5.3.3.1. Seda, et punkti 5.2.5 nõuded on täidetud, tõendatakse mootoritüüpkonna iga liikme puhul mootori võimsuse määramisel vastavalt XIV lisale. Selleks tehakse lisamõõtmisi osalise koormuse ja mootori pöörlemissageduse tööpunktides (nt WHSC moodulites ja mõningates pisteliselt valitud lisapunktides).“;

f) lisatakse järgmine punkt 5.3.3.2:

„5.3.3.2. Kui see on asjakohane, määratakse punktis 5.2.7 osutatud mootoritüüpkonna võimsuse parandustegur mootoritüüpkonna algmootoriga.“;

g) 5. liites EÜ tüübikinnitustunnistuse lisandil asendatakse punkt 1.5.2 järgmisega:

„1.5.2. Lisaandmed, nt võimsuse parandustegur iga deklareeritud kütuse puhul (kui on asjakohane)“;

h) 7. liites EÜ tüübikinnitustunnistuse lisandil asendatakse punkt 1.5.2 järgmisega:

„1.5.2. Lisaandmed, nt võimsuse parandustegur iga deklareeritud kütuse puhul (kui on asjakohane)“.

2) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 4.4.2 asendatakse järgmisega:

„4.4.2. *Kütus*

Katsekütuseks on direktiivi 98/70/EÜ ja asjakohaste CEN-standardite reguleerimisalas olev müügil olev kütus või käesoleva määruse IX lisas sätestatud etalonkütus.“;

b) lisatakse järgmine punkt 4.4.2.2:

„4.4.2.2. Võetakse kütuseproovid.“;

c) punkt 4.5.3 asendatakse järgmisega:

„4.5.3. N_3-kategooria sõidukite puhul koosneb teekond umbes 30 % ulatuses linnasõidust, 25 % ulatuses maanteesõidust ja 45 % ulatuses kiirteesõidust.“;

d) punkt 4.6.5 asendatakse järgmisega:

„4.6.5. Katse kestus peab olema piisavalt pikk, et teha 4- kuni 8-kordne WHTC-katsetsükli jooksul tehtav töö või produtseerida 4- kuni 8-kordne WHTC-katsetsüklis tekkiv CO_2 võrdlusmass kg/tsükli kohta (olenevalt olukorrast).“;

e) 1. liidet muudetakse järgmiselt:

i) lisatakse järgmine punkt 4.2.1.1:

„4.2.1.1. Eriheitkoguse arvutamine deklareeritud müügil oleva kütuse jaoks

Kui käesoleva lisa alusel on katse tehtud I lisa 4. liite 1. osa punktis 3.2.2.2.1 deklareeritud müügil oleva kütusega arvutatakse eriheitkogus e_{gas} (mg/kWh) iga akna ja iga saasteaine kohta, korrutades korrigeerimata eriheitkoguse I lisa punkti 1.1.2 alapunkti a1 kohaselt kindlaksmääratud võimsuse parandusteguriga.“;

ii) punkt 4.2.2.2.2 asendatakse järgmisega:

„4.2.2.2.2. Katse tunnistatakse kehtetuks, kui kehtivate akende osakaal on alla 50 % või kui üksnes linnasõidutingimustes ei ole pärast 90. protsentiili nõude täitmist enam ühtki kehtivat akent lämmastikoksiidide (NO_x) kohta.“;

f) 4. liitesse lisatakse järgmine punkt 2.1.1:

„2.1.1. Kui katsel kasutatakse I lisa 4. liite 1. osa punktis 3.2.2.2.1 deklareeritud müügil olevat kütust, jagatakse elektroonilise kontrollploki pöördemomendi signaal parandusteguriga, enne kui tehakse kontroll suurima pöördemomendi baaskõveraga, mis on saadud selle müügil oleva kütusega.“

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 29. juuni 2018

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER