KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2018/932

2018 m. birželio 29 d.

kuriuo dėl bandymų, kuriems naudojamos nešiojamosios išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemos (NITKMS), nuostatų ir dėl universalaus degalų intervalo tipo patvirtinimo reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 582/2011

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantį Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantį Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB ([1]), ypač į jo 5 straipsnio 4 dalį,

kadangi:

(1) neseniai paskelbti Europos standartizacijos komiteto (CEN) standartai dėl tam tikrų paplitusių dyzelino mišinių su riebalų rūgščių metilesteriu (RRME) ir dėl parafininio dyzelino. Todėl tikslinga atnaujinti dabartines taisykles, kad būtų atsižvelgta ir į tuos naujus standartus;

(2) bandymams, kuriems naudojamos nešiojamosios išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemos (NITKMS), Komisijos reglamentu (ES) 2016/1718 ([2]) nustatyti tiek važiavimo mieste etapo, tiek viso maršruto ilgio reikalavimai. Visų pirma, nustatyta, kad pagal galiojančias nuostatas atliekant NITKMS bandymus su kai kuriomis N_3 kategorijos transporto priemonėmis, kuriose sumontuotas didesnės galios variklis, dėl tokių ribojančių reikalavimų bandymų rezultatai bus laikomi negaliojančiais. Siekiant išspręsti šią problemą, reikėtų iš dalies pakeisti sąlygas, kuriomis būtų tenkinamas važiavimo mieste intervalo reikalavimas, kad važiavimo mieste dalis būtų išplėsta sumažinus važiavimo greitkeliu maršruto dalį, o maksimalus bendras maršruto ilgis būtų pratęstas;

(3) reikia paaiškinti reikalavimą numatyti bent vieną galiojantį važiavimo tik mieste intervalą, kuris būtų taikomas konkrečiam išmetamo NO_x kiekiui, nes tomis sąlygomis jis yra pagrindinis teršalas;

(4) universalaus degalų intervalo tipo patvirtinimo atveju Komisijos reglamentu (ES) Nr. 582/2011 ([3]) šiuo metu nėra nustatyta procedūra, pagal kurią įrodoma atitiktis variklio valdymo įtaiso (EVĮ) sukimo momento signalo leidžiamų nuokrypių reikalavimui. Todėl tais atvejais, kai variklyje nėra įrengtos sistemos, leidžiančios atpažinti naudojamos rūšies degalus, techninė tarnyba savo nuožiūra sprendžia, kaip nustatyti, kad būtų įrodyta, jog laikomasi reikalavimų. Kadangi vis labiau domimasi alternatyviųjų degalų tipo patvirtinimu, tą procedūrą reikėtų suderinti. Todėl reikėtų nustatyti alternatyviųjų degalų sukeltą sukimo momento nuokrypį, o tada tą nuokrypį reikėtų naudoti apskaičiuojant galios pataisos koeficientą, kuris turėtų būti nurodomas tipo patvirtinimo dokumentuose. Galios pataisos koeficientas gali būti taikomas siekiant įrodyti, kad laikomasi EVĮ sukimo momento signalo tikslumo reikalavimų. Be to, atliekant NITKMS bandymus su alternatyviaisiais degalais gali būti taikomas galios pataisos koeficientas siekiant nustatyti teisingą sukimo momento vertę išmetamam teršalų kiekiui apskaičiuoti;

(5) todėl Reglamentas (ES) Nr. 582/2011 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(6) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Variklinių transporto priemonių techninio komiteto nuomonę,

([1]) OL L 188, 2009 7 18, p. 1.

([2]) 2016 m. rugsėjo 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1718, kuriuo dėl bandymų, kuriems naudojamos nešiojamosios išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemos (NITKMS), ir dėl pakaitinių taršos kontrolės įtaisų patvarumo bandymų procedūros iš dalies keičiamos Reglamento (ES) Nr. 582/2011 nuostatos, susijusios su sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu (OL L 259, 2016 9 27, p. 1).

([3]) 2011 m. gegužės 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, kuriuo įgyvendinamos ir iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos, susijusios su sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu (euro VI), bei iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB I ir III priedai (OL L 167, 2011 6 25, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 582/2011 iš dalies keičiamas taip:

(1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1.1.2 punkto pirmos pastraipos įžanginė dalis pakeičiama taip:

„Jeigu gamintojas leidžia, kad tam tikros šeimos varikliai būtų varomi rinkoje parduodamais degalais, neatitinkančiais Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 98/70/EB (*) arba CEN standarto EN 228:2012 (jeigu benzinas yra bešvinis) ar CEN standarto EN 590:2013 (jeigu degalai yra dyzeliniai), pvz., riebalų rūgščių metilesteriu (RRME) B100 (CEN standartas EN 14214), RRME ir dyzelino mišiniais B20/B30 (CEN standartas EN 16709), parafininiais degalais (CEN standartas EN 15940) ar kitais degalais, gamintojas, be 1.1.1 punkto reikalavimų, turi laikytis dar ir šių reikalavimų:

(*) 1998 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 93/12/EEB (OL L 350, 1998 12 28, p. 58).“;

b) 1.1.2 punkte įterpiamas šis a1 punktas:

„a1) nustatyti pagal 5.2.7 punktą nurodytų kiekvienos rūšies degalų galios pataisos koeficientą, jei taikoma;“;

c) 5.2.5 punkto b papunktis pakeičiamas taip:

„b) 10 %, kai atliekamas pasaulio mastu suderintas nusistovėjusių režimų ciklo (toliau – PMSNRC) bandymas pagal III priedą, išskyrus 1 ir 13 režimus (tuščiosios eigos režimai).“;

d) įterpiamas šis 5.2.7 punktas:

„5.2.7. Jei išmatuoto sukimo momento vertės, gautos naudojant rinkoje parduodamus nurodytus degalus, ir sukimo momento, apskaičiuoto pagal informaciją, privalomą pagal 5.2.1 punktą, skirtumas viršija bet kurią 5.2.5 punkte nurodytą vertę, variklių šeimai nustatomas gamintojo pagal 1.1.2 punktą leidžiamų kiekvienų papildomų rinkoje parduodamų degalų galios pataisos koeficientas. Pataisos koeficientas apskaičiuojamas kaip IX priede nurodytų etaloninių degalų išmatuoto vidutinio didžiausio sukimo momento [Nm] santykis su nurodytų rinkoje parduodamų degalų išmatuotu vidutiniu didžiausiu sukimo momentu [Nm].“;

e) 5.3.3 ir 5.3.3.1 punktai pakeičiami taip:

„5.3.3. 5.2.5 punkte nurodyto reikalavimo laikymasis įrodomas nustatant variklių šeimos pirminio variklio galią pagal XIV priedą ir atliekant PMSNRC bandymą pagal III priedą bei laboratorinį bandymą ne ciklo metu suteikiant tipo patvirtinimą pagal VI priedo 6 skirsnį.

5.3.3.1. 5.2.5 punkte nurodyto reikalavimo laikymasis įrodomas nustatant kiekvieno variklių šeimos nario variklio galią pagal XIV priedą.Tuo tikslu atliekami papildomi matavimai keliuose dalinės apkrovos ir variklio sūkių dažnio darbiniuose taškuose (pvz., PMSNRC režimų ciklais ir kai kuriuose kituose papildomuose atsitiktinai parinktuose taškuose).“;

f) įterpiamas šis 5.3.3.2 punktas:

„5.3.3.2. Jei taikoma, variklių šeimos galios pataisos koeficientas, kaip nurodyta 5.2.7 punkte, nustatomas pagal variklių šeimos pirminį variklį.“;

g) EB tipo patvirtinimo sertifikato papildymo 5 priedėlio 1.5.2 punktas pakeičiamas taip:

„1.5.2. Papildomi duomenys, pvz., kiekvienų nurodytų degalų galios pataisos koeficientas (jei taikoma)“;

h) EB tipo patvirtinimo sertifikato papildymo 7 priedėlio 1.5.2 punktas pakeičiamas taip:

„1.5.2. Papildomi duomenys, pvz., kiekvienų nurodytų degalų galios pataisos koeficientas (jei taikoma)“;

2. II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 4.4.2 punktas pakeičiamas taip:

„4.4.2. *Degalai*

Atliekant bandymą naudojami rinkoje parduodami degalai, nurodyti Direktyvoje 98/70/EB ir susijusiuose CEN standartuose, arba etaloniniai degalai, nurodyti šio reglamento IX priede.“;

b) įterpiamas šis 4.4.2.2 punktas:

„4.4.2.2. Turi būti paimta degalų mėginių.“;

c) 4.5.3 punktas pakeičiamas taip:

„4.5.3. N_3 kategorijos transporto priemonių maršrutas sudaromas iš tokių važiavimo etapų: apytiksliai 30 % miestu, 25 % kaimo vietove ir 45 % greitkeliu.“;

d) 4.6.5 punktas pakeičiamas taip:

„4.6.5. Bandymo trukmė turi būti pakankamai ilga, kad būtų galima keturis–aštuonis kartus atlikti darbą per pasaulio mastu suderintą pereinamųjų režimų ciklą (PMSPRC), arba kad būtų išskiriama keturis–aštuonis kartus daugiau CO_2 (pagal etaloninę masę, kg per ciklą) nei per vieną PMSPRC ciklą (jeigu taikytina).“;

e) 1 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) įterpiamas šis 4.2.1.1 punktas:

„4.2.1.1. Rinkoje parduodamų nurodytų degalų išmetamųjų teršalų savitosios masės apskaičiavimas

Jei pagal šį priedą buvo atliktas bandymas naudojant rinkoje parduodamus degalus, nurodytus I priedo 4 priedėlio 1 dalies 3.2.2.2.1 punkte, kiekvienam intervalui ir kiekvienam teršalui konkreti išmetamųjų teršalų savitoji masė e_{gas}(mg/kWh) apskaičiuojama nepatikslintą išmetamųjų teršalų savitąją masę dauginant iš galios pataisos koeficiento, nustatyto pagal I priedo 1.1.2 punkto a1 papunktį.“;

ii) 4.2.2.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„4.2.2.2.2. Jeigu galiojančių intervalų procentinė dalis mažesnė kaip 50 % arba, jei pritaikius 90 procentilių taisyklę, važiuojant tik miestu nebėra azoto oksidams (NO_x) galiojančių intervalų, bandymas laikomas negaliojančiu.“;

f) 4 priedėlyje įterpiamas šis 2.1.1 punktas:

„2.1.1. Jei bandymui naudojami I priedo 4 priedėlio 1 dalies 3.2.2.2.1 punkte nurodyti rinkoje parduodami degalai, EVĮ sukimo momento signalas dalijamas iš pataisos koeficiento prieš atliekant patikrą pagal etaloninę didžiausiojo sukimo momento kreivę su tais rinkoje parduodamais degalais.“

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2018 m. birželio 29 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER