Komunikatas dėl Bendrijos teisės aktų, reglamentuojančių išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų transporto priemonių ir remonto bei priežiūros informacijos prieigą, taikymo ir būsimo rengimo (Euro 5 ir 6)

(2008/C 182/08)

(1) Šiame komunikate pateikiama bendra informacija apie Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 (Euro 5 ir 6) ir jį įgyvendinančius teisės aktus. Šiame reglamente nustatyti reikalavimai dėl lengvųjų transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį ir remonto bei priežiūros informacijos prieigą. Techniniai reikalavimai įsigalioja dviem etapais: Euro 5 išmetamųjų teršalų ribos įsigalioja 2009 m. rugsėjo 1 d., o Euro 6 išmetamųjų teršalų ribos – 2014 m. rugsėjo 1 d.

(2) Šiuo komunikatu siekiama išdėstyti Komisijos ketinimus, susijusius su šiais teisės aktais. Reglamente ir jį įgyvendinančiose priemonėse pateikiamos išsamios techninės nuostatos, reikalingos svarbiausiems reikalavimams įgyvendinti. Tačiau Komisija mano, kad yra keletas sričių, kurias reglamentuojančius teisės aktus ateityje reikės persvarstyti.

(3) Dabartiniame reglamente pateikti išsamūs reikalavimai, būtini Euro 5 ir Euro 6 specifikacijų transporto priemonių tipui patvirtinti. Ateityje Komisija ketina toliau tobulinti atitinkamus reikalavimus, kurie turės būti taikomi Euro 5 etapo viduryje arba Euro 6 etapo pradžioje. Šiame komunikate aptariamos sritys, kurias reikės toliau persvarstyti.

Kietųjų dalelių masės ir kietųjų dalelių skaičiaus nustatymo bandymo metodika

(4) Šiuo metu baigiama rengti persvarstytą kietųjų dalelių masės ir kietųjų dalelių skaičiaus nustatymo bandymo metodiką, kad ją būtų galima įtraukti į JT/EEK taisyklę Nr. 83. Parengus šią bandymo metodiką vėliau reikės kuo skubiau atnaujinti Euro 5 ir 6 įgyvendinančius teisės aktus.

Išmetamųjų kietųjų dalelių skaičiaus ribos, taikomos transporto priemonėms su kibirkštinio uždegimo varikliais

(5) Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 Komisijai leidžiama nustatyti išmetamųjų kietųjų dalelių skaičiaus ribas, taikomas benzinu varomoms transporto priemonėms. Rengiant įgyvendinimo teisės aktus buvo nuspręsta, kad prieš nustatant standartą reikia papildomos informacijos apie šių transporto priemonių išmetamus teršalus. Todėl Euro 5 transporto priemonėms nebuvo nustatytos ribinės vertės. Reglamente (EB) Nr. 715/2007 reikalaujama, kad ribinė vertė būtų nustatyta vėliausiai iki Euro 6 etapo pradžios. Todėl Komisija ketina persvarstyti transporto priemonių su kibirkštinio uždegimo varikliais išmetamų kietųjų dalelių skaičių ir pasiūlyti Euro 6 specifikacijos transporto priemonėms taikytinas dalelių skaičiaus ribas prieš įsigaliojant Euro 6 reikalavimams.

Etaloniniai degalai

(6) Pradinėje įgyvendinimo teisės aktų versijoje nenurodytos etaloninių degalų (etanolio (E75)), kurie skirti naudoti mišrius degalus naudojančiose transporto priemonėse atliekant teršalų kiekio, išmetamo esant žemai temperatūrai, bandymą (6 tipo bandymą), specifikacijos. Netrukus Komisija ketina galutinai parengti etaloninių degalų (etanolio (E75), kurie skirti naudoti atliekant teršalų kiekio, išmetamo esant žemai temperatūrai, bandymą, specifikacijas. Šį procesą reikia užbaigti iki Reglamento (EB) Nr. 715/2007 10 straipsnio 6 dalyje nustatytų datų, nes po šių datų suteikiant Euro 5 mišrius degalus naudojančių transporto priemonių tipo patvirtinimą reikia atlikti žemos temperatūros bandymą.

Teršalų kiekio, išmetamo esant žemai temperatūrai, bandymas

(7) Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytas reikalavimas, kad Komisija persvarstytų išmetamųjų teršalų ribas, nustatytas benzinu varomoms transporto priemonėms, atliekant žemos temperatūros bandymą prie –7 °C. Problema yra tame, kad dabartinės išmetamųjų teršalų ribos, perimtos iš Euro 3 ir 4, nebėra tinkamos transporto priemonėms, kurios atitinka Euro 5 ir 6 išmetamųjų teršalų standartus.

(8) Be to, ketinama persvarstyti gamintojams keliamus reikalavimus teikti tipo patvirtinimo institucijoms informaciją apie dyzelinių variklių veikimą esant žemai temperatūrai. Tai ketinama daryti dėl rizikos, kad bus išmestas didesnis NOx kiekis iš dyzelinu varomų transporto priemonių su išmetamųjų dujų recirkuliacijos (IDR) sistemomis ir NOx papildomo apdorojimo sistemomis. Persvarstant reikėtų panagrinėti, ar teršalų kiekio, išmetamo esant žemai temperatūrai, bandymą reikėtų atlikti ir su dyzelinu varomomis Euro 6 transporto priemonėmis ir ar reikėtų ateityje nustatyti ribinę vertę.

Išgaruojančių teršalų kiekis

(9) Kadangi biologiniai degalai vis plačiau naudojami, Komisija ketina persvarstyti išgaruojančių teršalų kiekio nustatymo bandymo metodiką. Persvarstant reikėtų atsižvelgti į tai, ar reikia didesnio derinimo pasaulyje, t. y. ar reikia suderinti Europos ir Jungtinių Valstijų bandymo metodiką. Į tai atsižvelgus galima pasvarstyti, ar reikia nustatyti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir patvarumo reikalavimus siekiant kontroliuoti ilgalaikio degalų, kuriuose yra etanolio, naudojimo poveikį išgaruojančių teršalų kiekiui.

Išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo bandymo metodika

(10) Lengvųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis ir degalų sąnaudos apskaičiuojamos taikant standartinę bandymo metodiką, pagrįstą vadinamuoju naujuoju Europos vairavimo ciklu. Reglamente (EB) Nr. 715/2007 reikalaujama, kad Komisija reguliariai persvarstytų minėtą metodiką ir pasiūlytų pakeitimų, jeigu ši metodika tampa nebetinkama arba nebeatspindi faktinio pasaulyje išmetamo teršalų kiekio. Komisijos manymu, metodiką reikia atnaujinti, todėl ji ketina persvarstyti bandymo ciklą, kad jis tinkamai atspindėtų faktinį važiuojant kelyje išmetamą teršalų kiekį. Šis persvarstymas gali būti naudingas JT/EEK diskusijoms apie pasaulio mastu suderinto lengvųjų transporto priemonių bandymo ciklo parengimą, tačiau šis persvarstymas nepriklauso nuo JT/EEK lygmeniu pasiektos pažangos. Taip pat gali būti svarstoma galimybė nustatyti su ne ciklo metu išmetamais teršalais susijusį reikalavimą, kuris papildytų standartinę bandymo metodiką.

Etaloninės masės ribos, taikomos lengvosioms transporto priemonėms

(11) Euro 5 ir 6 teisės aktais buvo žymiai aiškiau ir paprasčiau apibrėžta išmetamuosius teršalus reglamentuojančių teisės aktų, taikomų lengvosioms transporto priemonėms ir sunkiosioms transporto priemonėms, taikymo sritis. Šiuo metu teisės aktai grindžiami etalonine mase — visos transporto priemonės, kurių masė mažesnė už 2610 kg, laikomos lengvosiomis transporto priemonėmis. Ši etaloninė masė pagrįsta dabartinėmis ribomis, kurių laikomasi atliekant laboratorinius išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo bandymus. Komisijos manymu, šios masės ribos gali būti per žemos, todėl jas reikėtų persvarstyti. Atsižvelgiant į dabartinę transporto priemonių masę, būsimuose teisės aktuose gali būti reikalinga nustatyti aukštesnes etaloninės masės ribas.

Nuo masės nepriklausantys išmetamųjų teršalų standartai

(12) Reglamente (EB) Nr. 715/2007 numatyta, kad nustatant būsimas išmetamų teršalų ribas reikėtų apsvarstyti, ar reikia nustatyti nuo masės nepriklausančius išmetamųjų teršalų standartus. Šiuo metu tokiu metodu grindžiami JAV teisės aktai, pagal jį būtų panaikintas dabartinis N_1 kategorijos transporto priemonių skirstymas į I, II ir III klases, kuris naudojamas vien tik išmetamuosius teršalus reglamentuojančiuose teisės aktuose, šį metodą neseniai pradėta taikyti mobilius oro kondicionierius reglamentuojančių teisės aktų srityje. Atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų pobūdį, atrodo, kad šiuo etapu būtų labai realu tokį nuo masės nepriklausantį metodą taikyti benzinu varomoms transporto priemonėms. Dyzelinu varomose transporto priemonėse įdiegus NOx papildomo apdorojimo sistemas bus geriau kontroliuojamas pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis ir nebeliks pirminio pagrindo didinti kontroliuojamą sunkesnių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį. Prieš pateikiant bet kokį pasiūlymą Komisijai reikėtų persvarstyti tokio pasiūlymo pagrįstumą ir ekonomiškumą.

Išmetamo CO_2 kiekio apskaičiavimas įtraukiant visas šiltnamio efektą sukeliančias dujas

(13) Reglamente (EB) Nr. 715/2007 numatyta, kad Komisija išnagrinėja, ar reikia persvarstyti transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio apskaičiavimo metodą, kad į šį kiekį būtų įtrauktos ir kitos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, pvz., išmetamas metano kiekis. Toks pakeitimas gali turėti labai mažo poveikio dujų išmetimo duomenims daugelio benzinu ir dyzelinu varomų transporto priemonių atveju, nors dujomis varomų transporto priemonių atveju šis poveikis gali būti šiek tiek didesnis. Kadangi šis pakeitimas būtų taikomas mažam transporto priemonių skaičiui, šiame etape jam gali nebūti teikiama didžiausia pirmenybė. Todėl Komisija gali apsvarstyti, ar reikėtų taikyti metodą, grindžiamą platesniu šiltnamio efektą sukeliančių duju spektru.

Patvarumo reikalavimai. Nusidėvėjimo koeficientai, taikomi Euro 6 dyzelinu varomiems automobiliams

(14) Įgyvendinimo teisės aktuose numatyti tik priskirtieji nusidėvėjimo koeficientai, taikomi dyzelinu varomiems Euro 5 automobiliams. Nebuvo nustatyti dyzelinu varomiems Euro 6 automobiliams taikomi koeficientai, nes neaišku, kokios bus būsimų dyzelinių variklių ir išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo sistemų patvarumo charakteristikos. Siekiant nustatyti dyzelinu varomiems Euro 6 automobiliams taikomus priskirtuosius nusidėvėjimo koeficientus, Komisijai reikia persvarstyti dyzelinu varomų automobilių, kurie atitinka Euro 6 išmetamųjų teršalų ribas, patvarumą.

Pakaitinių taršos kontrolės įtaisų tipo patvirtinimas

(15) Komisija ketina persvarstyti pakaitinių taršos kontrolės įtaisų tipo patvirtinimo reikalavimus siekdama atsižvelgti į persvarstytus TPĮD sistemos reikalavimus ir į naujos taršos kontrolės įtaisų technologijos įdiegimą. Be to, gali reikėti peržiūrėti patvarumo reikalavimus dėl reguliariai atsinaujinančių įtaisų pakeitimo.

Transporto priemonėse įrengtos diagnostikos (TPĮD) sistemos

(16) Įgyvendinimo teisės aktuose nepateiktos TPĮD sistemos ribinės vertės, taikomos Euro 6 transporto priemonėms, pateiktos tik laikinosios ribinės vertės, skirtos paskatinti anksčiau pradėti eksploatuoti dyzelinu varomas Euro 6 transporto priemones. Komisijai reikės patvirtinti visas Euro 6 ribines vertes, tik po to bus galima patvirtinti tokių transporto priemonių tipą.

(17) 1 lentelėje pateikiamas pradinis Komisijos pasiūlymas dėl Euro 6 TPĮD sistemos ribinių verčių. Lentelėje nurodytos ribinės vertės, kurias, Komisijos manymu, reikėtų nustatyti Euro 6 transporto priemonėms.

(18) Šios TPĮD sistemos ribinės vertės iš esmės atspindi ribines vertes, kurios taikomos Jungtinėse Valstijose ir Kanadoje daugumai lengvųjų transporto priemonių, šiose šalyse dauguma transporto priemonių TPĮD sistemų atitinka Kalifornijos oro išteklių tarybos (*Californian Air Resources Board*) nustatytus teisės aktus. Kalifornijos oro išteklių taryba nustatė ribines vertes kaip koeficientus, iš kurių dauginamos išmetamųjų teršalų ribinės vertės, taikant koeficientus 1,5 ir 1,75. Tuo remiantis buvo išvesti 1 lentelėje pateikiami duomenys, tačiau kietųjų dalelių ribinėms vertėms buvo taikomas didesnis koeficientas 2, atspindintis mažą koncentraciją išmetamuose teršaluose. Šiuo metu Kalifornijos oro išteklių taryba nustatė ne tokias griežtas TPĮD sistemos ribines vertes, taikomas dyzelinu varomoms transporto priemonėms, kurias galima taikyti iki 2012 m. pabaigos. Euro 6 ribinės vertės įsigaliotų praėjus dvejiems metams nuo šios datos.

(19) Pramonės įmonės pateikė pasiūlymų dėl Euro 6 etapo TPĮD sistemos ribinių verčių, viršijančių nustatytas ribines vertes, viršijimas išreiškiamas koeficientais, kurių dydžio intervalas 1,9–5,5 benzinu varomų transporto priemonių atveju ir 2,6–5,5 dyzelinu varomų transporto priemonių atveju.

(20) Komisijos manymu, nėra didelio pagrindo Euro 6 etapu nustatyti tokius Europos TPĮD sistemų reikalavimus, kurie labai skirtųsi nuo Šiaurės Amerikos reikalavimų. Visų pirma, diagnostikos principai yra gerai suprantami, nes jie parengti Jungtinėse Valstijose, todėl juos būtų galima nesunkiai taikyti ir Europos Sąjungoje. Be to, konsultacinės įmonės atliktas TPĮD sistemos ribinių verčių persvarstymo darbas rodo, kad nustačius mažesnes TPĮD sistemos ribines vertes benzinu varomoms transporto priemonėms būtų užtikrinta tinkama nauda aplinkai ir ekonomiškumas.

(21) Komisija žino, kad dėl dyzelinu varomoms transporto priemonėms nustatytų ribinių verčių reikės tobulinti technologijas, visų pirma su kietosiomis dalelėmis susijusius aspektus. Tokios ribinės vertės laikomos reikalingomis, nes norima nustatyti papildomo apdorojimo įtaisų, pvz., kietųjų dalelių gaudyklių, kurios užblokavimo atveju gali būti klastojamos, dalinius gedimus. Be to, geros dyzelino diagnostikos sistemos yra būtinos tam, kad dyzelino technologijos išliktų konkurencingos ilguoju laikotarpiu kitose pasaulio šalyse. Todėl patvirtinus siūlomas Euro 6 TPĮD sistemų ribines vertes turėtų sustiprėti dyzelino technologijos konkurencingumas ateityje.

(22) Persvarstydama Euro 6 TPĮD sistemos ribinių verčių pagrįstumą Komisija turėtų daugiausia dėmesio skirti siūlomų ribinių verčių, skirtų transporto priemonėms su slėginio uždegimo varikliais, ir TPĮD sistemos kietųjų dalelių ribinių verčių, skirtų transporto priemonėms su priverstinio uždegimo varikliais, techniniam pagrįstumui. Atliekant persvarstymą reikėtų išnagrinėti padarytą pažangą plėtojant naują išmetamųjų dujų jutiklių technologiją, tokių kietųjų dalelių masės ir skaičiaus jutiklius ir plėtojant slėgio nustatymo ir modeliavimo technologijas, skirtas numatyti suodžių apkrovos lygį kietųjų dalelių gaudyklėse.

(23) Be to, Komisija ketina vėl svarstyti, ar būtina taikyti TPĮD sistemos kietųjų dalelių masės ir skaičiaus ribines vertes Euro 6 etapu. Šiuo metu sunku numatyti, ar bus techniškai įmanoma laikytis kietųjų dalelių skaičiaus ribinių verčių.

(24) Komisija ketina iki 2010 m. rugsėjo 1 d. persvarstyti TPĮD sistemos ribines vertes.

(25) Be TPĮD sistemos ribinių verčių persvarstymo Komisija ketina toliau svarstyti, kaip taikomi reikalavimai dėl TPĮD sistemos eksploatacinių savybių koeficiento. Vykdant šią veiklą, prireikus, bus paskelbtos gairės, kurios visų pirma skirtos:

— padidinti ir uždrausti keisti bendrojo vardiklio vertes ir atskirų kontrolinių rodmenų skaitiklių bei vardiklių vertes ir

— statistiniams bandymams, kuriuos turi atlikti gamintojai, kad įrodytų atitiktį eksploatacinių savybių reikalavimams.

(26) Komisija taip pat apsvarstys, ar reikia nustatyti pasaulio mastu suderintus TPĮD sistemos veikimo trikčių klasifikavimo reikalavimus pradėjus privalomai taikyti Euro 6 ribines vertes.

Lentelė

Siūlomos Euro 6 TPĮD sistemos ribinės vertės

		Etaloninė masė (RW) (kg)	Anglies viendeginio masė (CO) (mg/km)		Angliavandenilių be metano masė (NMHC) (mg/km)		Azoto oksidų masė (NOx) (mg/km)		Kietųjų dalelių masė (PM) (mg/km)		Kietųjų dalelių skaičius (P) (vnt./km)	
Kategorija	Klasė		PU	SU	PU	SU	PU	SU	PU (1)	SU	PU (2)	SU
M	—	Visos	1 500	750	100	140	90	140	9	9		$1,2 \times 10^{12}$
N_1	I	RW ≤ 1305	1 500	750	100	140	90	140	9	9		$1,2 \times 10^{12}$
	II	1305 < RW ≤ 1760	2 700	940	130	140	110	180	9	9		$1,2 \times 10^{12}$
	III	1760 < RW	3 400	1100	160	140	120	220	9	9		$1,2 \times 10^{12}$
N_2	-	Visos	3 400	1100	160	140	120	220	9	9		$1,2 \times 10^{12}$

Paaiškinimas: PU = priverstinis uždegimas, SU = slėginis uždegimas

(1) Priverstinio uždegimo sistemos išmetamų kietųjų dalelių masės standartai taikomi tik transporto priemonėms su tiesioginio įpurškimo varikliais.

(2) x2 ribinė vertė bus nustatoma nustačius išmetamų teršalų ribinę vertę.