

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2018/932**af 29. juni 2018****om ændring af forordning (EU) nr. 582/2011 med hensyn til bestemmelser for prøvning ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS) og krav vedrørende brændstofafhængig typegodkendelse****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er for nylig blevet offentliggjort CEN-standarder for visse almindelige dieselblandinger med fedtsyremethylester (FAME) og parafinholdig diesel. De nuværende regler bør derfor ajourføres, således at de også henviser til disse nye standarder.
- (2) I forbindelse med prøvning ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS) indførtes ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1718 ⁽²⁾ krav vedrørende både bykørselsdelens andel og varigheden af den samlede kørecyklus. Især er det på visse køretøjer i klasse N₃ udstyret med en motor med højere effekt blevet konstateret, at PEMS-prøvning efter de gældende bestemmelser resulterer i ugyldige prøvninger grundet disse begrænsninger. For at løse dette problem bør betingelserne for overensstemmelse med vinduet for bykørsel ændres, således at bykørselsdelen forlænges på bekostning af motorvejsdelen, og den maksimale samlede kørecyklus forlænges.
- (3) Der er behov for at præcisere kravet om mindst ét gyldigt vindue med udelukkende bykørsel, som specifikt anvendes til NO_x-emissioner, eftersom dette er det kritiske forurenende stof ved disse betingelser.
- (4) For brændstofafhængig typegodkendelse er proceduren for påvisning af overensstemmelse med de krævede tolerancer for motorstyreenhedens (ECU) momentsignal på nuværende tidspunkt ikke fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 ⁽³⁾. Når motoren ikke er udstyret med et system til genkendelse af det anvendte brændstof, kan den tekniske tjeneste derfor vælge metoden til påvisning af overensstemmelse. På grund af den stigende interesse for typegodkendelse af alternative brændstoffer, bør proceduren harmoniseres. Den afvigelse af drejningsmomentet, der forårsages af det alternative brændstof, bør derfor bestemmes, og afvigelsen bør derefter anvendes til beregning af en effektkorrektionsfaktor, som bør angives i typegodkendelsesdokumentationen. Effektkorrektionsfaktoren kan anvendes til at påvise overensstemmelse med kravene til nøjagtigheden af ECU-drejningsmomentsignalet. Desuden kan effektkorrektionsfaktoren i forbindelse med prøvning med et alternativt brændstof anvendes til at bestemme den korrekte drejningsmomentværdi til emissionsberegning.
- (5) Forordning (EU) nr. 582/2011 bør derfor ændres.
- (6) Foranstaltningerne i nærværende forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer —

⁽¹⁾ EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) 2016/1718 af 20. september 2016 om ændring af forordning (EU) nr. 582/2011 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer for så vidt angår bestemmelserne om prøvning ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS) og proceduren for kontrol af holdbarheden af forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger (EUT L 259 af 27.9.2016, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 582/2011 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) i punkt 1.1.2 affattes indledningen i første afsnit således:

»Hvis fabrikanten tillader, at motorfamilien drives af kommercielle brændstoffer, som ikke overholder hverken Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF (*) eller CEN-standard EN 228:2012 for blyfri benzin eller CEN-standard EN 590:2013 for diesel, f.eks. FAME B100 (CEN-standard EN 14214), FAME-dieselblandinger B20/B30 (CEN-standard EN 16709), paraffinholdigt brændstof (CEN-standard EN 15940) eller andre, skal fabrikanten foruden at opfylde kravene i punkt 1.1.1:

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58).«

b) i punkt 1.1.2 indsættes følgende som litra a1):

»a1) bestemme effektkorrektionsfaktoren for hvert brændstof, der er oplyst i medfør af punkt 5.2.7, hvis relevant«

c) i punkt 5.2.5 affattes litra b) således:

»b) 10 % ved gennemførelsen af World Harmonised Steady state Cycle-prøvningen (WHSC) i overensstemmelse med bilag III bortset fra tilstand 1 og 13 (tomgangstilstand)«

d) følgende indsættes som punkt 5.2.7:

»5.2.7. Hvis forskellen mellem den målte drejningsmomentværdi ved et oplyst kommercielt brændstof og drejningsmomentet beregnet på baggrund af de i punkt 5.2.1 krævede oplysninger overskrider en af værdierne i punkt 5.2.5, bestemmes en effektkorrektionsfaktor for hvert yderligere kommercielle brændstof, som fabrikanten tillader i overensstemmelse med punkt 1.1.2, for motorfamilien. Korrektionsfaktoren beregnes som forholdet mellem det gennemsnitlige målte maksimale drejningsmoment [Nm] med referencebrændstoffet, jf. bilag IX, og det gennemsnitlige målte maksimale drejningsmoment [Nm] med det oplyste kommercielle brændstof.«

e) punkt 5.3.3 og 5.3.3.1 affattes således:

»5.3.3. Opfyldelse af kravet i punkt 5.2.5 skal påvises for stammotoren til motorfamilien ved bestemmelse af motoreffekt i henhold til bilag XIV og ved WHSC-prøvning i henhold til bilag III og off-cycle laboratorieprøvning ved typegodkendelse i henhold til punkt 6 i bilag VI.

5.3.3.1. Opfyldelse af kravet i punkt 5.2.5 skal påvises for hvert medlem af motorfamilien ved bestemmelse af motoreffekten i henhold til bilag XIV. Til dette formål udføres der supplerende målinger under drift ved flere forskellige delbelastninger og motorhastigheder (f.eks. de forskellige WHSC-indstillinger og nogle supplerende vilkårlige punkter).«

f) følgende indsættes som punkt 5.3.3.2:

»5.3.3.2. Hvis det er relevant, bestemmes effektkorrektionsfaktoren for den i punkt 5.2.7 nævnte motorfamilie med stammotoren til motorfamilien.«

g) i tillæg 5 til addendum til EF-typegodkendelsesattesten affattes punkt 1.5.2 således:

»1.5.2. Yderligere oplysninger, f.eks. effektkorrektionsfaktoren for hvert oplyst brændstof (i givet fald)«

h) i tillæg 7 til addendum til EF-typegodkendelsesattesten affattes punkt 1.5.2 således:

»1.5.2. Yderligere oplysninger, f.eks. effektkorrektionsfaktoren for hvert oplyst brændstof (i givet fald)«

2) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) punkt 4.4.2 affattes således:

»4.4.2. Brændstof

Prøvningsbrændstoffet skal være et kommercielt brændstof, som er omfattet af direktiv 98/70/EF og de relevante CEN-standarder, eller et referencebrændstof som specificeret i bilag IX til denne forordning.«

b) følgende indsættes som punkt 4.4.2.2:

»4.4.2.2. Der tages brændstofprøver.«

c) punkt 4.5.3 affattes således:

»4.5.3. For køretøjer i klasse N₃ skal kørecyklussen bestå af ca. 30 % bykørsel, 25 % landevejskørsel og 45 % motorvejskørsel.«

d) punkt 4.6.5 affattes således:

»4.6.5. Prøvningens varighed skal være lang nok til mellem fire og syv gange at fuldende det arbejde, der udføres under WHTC-cyklussen, eller mellem fire og otte gange at producere CO₂-referencemassen i kg/cyklus fra WHTC, afhængigt af hvad der er relevant.«

e) i tillæg 1 foretages følgende ændringer:

i) følgende indsættes som punkt 4.2.1.1:

»4.2.1.1. Beregning af de specifikke emissioner for et oplyst kommercielt brændstof

Hvis prøvningen i henhold til dette bilag blev udført med et kommercielt brændstof oplyst i punkt 3.2.2.2.1 i del 1 i tillæg 4 til bilag I, skal de specifikke emissioner e_{gas} (mg/kWh) beregnes for hvert vindue og hvert forurenende stof ved multiplikation af de ukorrigerede specifikke emissioner, og effektkorrektionsfaktoren bestemmes som foreskrevet i punkt 1.1.2, litra a1), i bilag I.«

ii) punkt 4.2.2.2.2 affattes således:

»4.2.2.2.2. Prøvningen er ugyldig, hvis procentdelen af gyldige vinduer er mindre end 50 %, eller hvis der ikke er nogen gyldige vinduer for så vidt angår nitrogenoxider (NO_x) tilbage i udelukkende bykørsel, efter at reglen om 90-percentilen er blevet anvendt.«

f) i tillæg 4 indsættes følgende som punkt 2.1.1:

»2.1.1. Hvis der til prøvningen anvendes et kommercielt brændstof, som er oplyst i punkt 3.2.2.2.1 i del 1 i tillæg 4 til bilag I, divideres ECU-drejningsmomentsignalet med korrektionsfaktoren forud for verifikationen, og referencekurven for maksimalt drejningsmoment foretages med det pågældende kommercielle brændstof.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. juni 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand