

REGULAMENTO (UE) 2018/932 DA COMISSÃO**de 29 de junho de 2018****que altera o Regulamento (UE) n.º 582/2011 no respeitante às disposições em matéria de ensaios por meio de sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS) e aos requisitos de homologação da gama de combustíveis universais****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) Foram publicadas recentemente normas CEN relativas a certos gasóleos com ésteres metílicos de ácidos gordos (FAME) comuns e ao gasóleo parafínico. Convém, pois, atualizar as regras atuais a fim de remeter igualmente para as novas normas.
- (2) Em relação aos ensaios com sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS), o Regulamento (UE) 2016/1718 da Comissão ⁽²⁾ introduziu requisitos tanto para a parte urbana do trajeto como para a duração total do trajeto. Especialmente em alguns veículos da categoria N₃ equipados com um motor com potência nominal superior, verificou-se que, devido a esses requisitos limitativos, os ensaios PEMS em conformidade com as atuais disposições terão resultados nulos. Para resolver esse problema, convém alterar as condições para o cumprimento dos requisitos relativos à janela urbana, sendo o trajeto urbano alargado em detrimento da quota do trajeto em autoestrada e a duração total máxima do trajeto prolongada.
- (3) É necessário clarificar o requisito de haver pelo menos uma janela válida em operações exclusivamente urbanas, aplicável especificamente às emissões de NO_x que constitui o poluente crítico nessas condições.
- (4) No caso da homologação para uma gama de combustíveis, o procedimento a seguir para demonstrar a conformidade com as tolerâncias exigidas para o sinal do binário da unidade de controlo do motor (adiante «ECU», sigla inglesa para «engine control unit») não está atualmente definido pelo Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão ⁽³⁾. Consequentemente, se o motor não estiver equipado com um sistema que reconheça o combustível usado, a demonstração da forma de determinar a conformidade cabe ao serviço técnico. Dado o interesse crescente pela homologação de combustíveis alternativos, convém harmonizar esse procedimento. O desvio do binário causado pelos combustíveis alternativos deve, por isso, ser definido, devendo esse desvio ser utilizado para calcular um fator de correção da potência, o qual deve constar da documentação de homologação. O fator de correção da potência pode ser aplicado para demonstrar a conformidade com os requisitos de exatidão do sinal do binário da ECU. Além disso, para os ensaios PEMS com um combustível alternativo, pode ser aplicado o fator de correção da potência para determinar o valor correto do binário para os cálculos das emissões.
- (5) O Regulamento (UE) n.º 582/2011 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico «Veículos a Motor»,

⁽¹⁾ JO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2016/1718 da Comissão, de 20 de setembro de 2016, que altera o Regulamento (UE) n.º 582/2011 no que se refere às emissões dos veículos pesados, no respeitante às disposições em matéria de ensaios por meio de sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS) e ao procedimento para o ensaio de durabilidade dos dispositivos de substituição para controlo da poluição (JO L 259 de 27.9.2016, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 de maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 582/2011 é alterado do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 1.1.2, a frase introdutória do primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Se o fabricante permitir que a família de motores funcione com combustíveis comerciais que não cumpram a Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) ou a norma EN 228:2012, no caso da gasolina sem chumbo, ou a norma EN 590:2013 CEN, no caso do gasóleo, tal como o FAME B100 (norma CEN EN 14214), os gasóleos com FAME B20/B30 (norma CEN EN 16709), o combustível parafínico (norma CEN EN 15940) ou outros, o fabricante deve cumprir, para além dos requisitos indicados no ponto 1.1.1, os seguintes requisitos:

(*) Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores *diesel* e que altera a Diretiva 93/12/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 58).»;

b) No ponto 1.1.2, é aditada a alínea a-1) seguinte:

«a-1) Determinar o fator de correção da potência para cada combustível declarado em conformidade com o ponto 5.2.7, se for o caso.»;

c) No ponto 5.2.5, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) 10 %, aquando da realização do Ciclo de Ensaio em Estado Estacionário Harmonizado a Nível Mundial (“WHSC”) em conformidade com o anexo III, à exceção dos modos 1 e 13 (marcha lenta sem carga);

d) É aditado o seguinte ponto 5.2.7:

«5.2.7. Se a diferença entre o valor do binário medido, obtido com um combustível comercial declarado, e o binário calculado a partir das informações requeridas no ponto 5.2.1 ultrapassar o valor especificado no ponto 5.2.5, deve ser determinado, para a família de motores, um fator de correção da potência para cada combustível comercial suplementar admitido pelo fabricante em conformidade com o ponto 1.1.2. O fator de correção deve ser calculado como a razão entre a média do binário máximo medido [Nm] com o combustível de referência previsto no anexo IX e a média do binário máximo medido [Nm] com o combustível comercial declarado.»;

e) Os pontos 5.3.3 e 5.3.3.1 passam a ter a seguinte redação:

«5.3.3. O cumprimento do requisito do ponto 5.2.5 deve ser demonstrado em relação ao motor precursor de uma família de motores quando se determina a potência do motor em conformidade com o anexo XIV, quando se realiza o ensaio WHSC em conformidade com o anexo III e aquando dos ensaios laboratoriais fora do ciclo durante a homologação em conformidade com o ponto 6 do anexo VI.

5.3.3.1. O cumprimento do requisito do ponto 5.2.5 deve ser demonstrado em relação a cada membro da família de motores quando se determina a potência do motor em conformidade com o anexo XIV. Para esse efeito, devem ser efetuadas medições adicionais em vários pontos intermédios de carga e regime de funcionamento do motor (por exemplo, nos modos do ensaio WHSC e em alguns pontos aleatórios adicionais).»;

f) É aditado o seguinte ponto 5.3.3.2:

«5.3.3.2. Se aplicável, o fator de correção da potência da família de motores, conforme referido no ponto 5.2.7, deve ser determinado com o motor precursor da família de motores.»;

g) No apêndice 5 da adenda ao certificado de homologação CE, o ponto 1.5.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.5.2. Dados suplementares, por exemplo, o fator de correção da potência para cada combustível declarado (se for o caso);»;

h) No apêndice 7 da adenda ao certificado de homologação CE, o ponto 1.5.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.5.2. Dados suplementares, por exemplo, o fator de correção da potência para cada combustível declarado (se for o caso);»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 4.4.2 passa a ter a seguinte redação:

«4.4.2. *Combustível*

O combustível de ensaio deve ser um combustível comercial abrangido pela Diretiva 98/70/CE e as normas CEN pertinentes ou um combustível de referência conforme especificado no anexo IX do presente regulamento.»;

b) É aditado o seguinte ponto 4.4.2.2:

«4.4.2.2. Devem ser colhidas amostras de combustível.»;

c) o ponto 4.5.3 passa a ter a seguinte redação:

«4.5.3. Relativamente aos veículos N₃, o trajeto deve consistir em, aproximadamente, 30 % de trajeto urbano, 25 % rural e 45 % em autoestrada.»;

d) O ponto 4.6.5 passa a ter a seguinte redação:

«4.6.5. A duração do ensaio deve ser suficientemente longa para permitir concluir entre quatro e oito vezes o trabalho realizado durante o WHTC ou produzir entre quatro e oito vezes a massa de CO₂ de referência em kg/ciclo do WHTC, conforme o caso.»;

e) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

i) É aditado o seguinte ponto 4.2.1.1:

«4.2.1.1. Cálculo das emissões específicas para um combustível comercial declarado

Se um ensaio nos termos do presente anexo tiver sido efetuado com um combustível comercial declarado no ponto 3.2.2.2.1 da parte 1 do apêndice 4 do anexo I, as emissões específicas e_{gas} (mg/kWh) devem ser calculadas para todas as janelas e todos os poluentes, multiplicando as emissões específicas não corrigidas pelo fator de correção da potência determinado em conformidade com o ponto 1.1.2, alínea a-1), do anexo I.»;

ii) O ponto 4.2.2.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«4.2.2.2.2. O ensaio é considerado nulo se a percentagem de janelas válidas for inferior a 50 %, ou se deixarem de existir janelas válidas em relação aos óxidos de azoto (NO_x) em operações exclusivamente urbanas após a aplicação da regra do percentil 90.»;

f) No apêndice 4, é inserido o seguinte ponto 2.1.1:

«2.1.1. Se for utilizado para o ensaio um combustível comercial declarado no ponto 3.2.2.2.1 da parte 1 do apêndice 4 do anexo I, o sinal do binário da ECU deve ser dividido pelo fator de correção antes da verificação com a curva do binário máximo de referência efetuada com esse combustível comercial.».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 29 de junho de 2018.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER