

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2008/74/CE A COMISIEI

din 18 iulie 2008

de modificare privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, a Directivei 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Directivei 2005/78/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin compresie utilizate la vehicule și emisiile de poluanți gazoși provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule ⁽¹⁾, în special articolul 7,

întrucât:

(1) Ca urmare a schimbării domeniului de aplicare al Directivei 2005/55/CE, introdusă prin Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor ⁽²⁾, este necesară modificarea ulterioară a directivei prin transferarea cerințelor tehnice relevante. În consecință, este, de asemenea, necesară modificarea Directivei 2005/78/CE a Comisiei ⁽³⁾ de punere în aplicare a directivei menționate anterior.

(2) Ca urmare a modificării domeniului de aplicare, este necesar să se introducă noi cerințe în legislația privind emisiile poluante provenind de la vehiculele grele stabilite prin Directiva 2005/55/CE. Aceste cerințe includ proceduri de testare pentru a permite omologarea de tip a motoarelor vehiculelor grele, precum și a vehiculelor echipate cu motoare pe bază de benzină.

⁽¹⁾ JO L 275, 20.10.2005, p. 1.

⁽²⁾ JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 313, 29.11.2005, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/81/CE (JO L 362, 20.12.2006, p. 92).

(3) În plus, este necesar să se introducă în Directiva 2005/78/CE cerințele existente pentru măsurarea opacității fumului motoarelor diesel. Aceasta se datorează abrogării Directivei 72/306/CEE a Consiliului din 2 august 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva emisiilor de poluanți provenind de la motoarele diesel destinate propulsiei vehiculelor ⁽⁴⁾, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

(4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2005/55/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) prin «vehicul» se înțelege orice vehicul cu motor astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință care depășește 2 610 kg;

(b) prin «motor» se înțelege sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca unitate tehnică separată, astfel cum se definește la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE;

⁽⁴⁾ JO L 190, 20.8.1972, p. 1.

(c) prin «vehicul cu performanțe avansate privind protecția mediului (EEV)» se înțelege un vehicul propulsat de un motor care respectă valorile-limită opționale la emisii de la rândul C din tabelele prevăzute la punctul 6.2.1 al anexei I.”

2. Anexele I, II, III și VI la Directiva 2005/55/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Directiva 2005/78/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul paragraf:

„Articolul 2

Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a articolelor 3 și 4 din Directiva 2005/55/CE sunt prevăzute în anexele II și VII la prezenta directivă.

Anexa VI se aplică în sensul omologării de tip a vehiculelor cu motoare cu aprindere prin compresie și a motoarelor de acest tip.

Anexa VII se aplică în sensul omologării de tip a vehiculelor cu motoare cu aprindere prin scânteie și a motoarelor de acest tip.”

2. La anexa V, punctul 1 secțiunea 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Secțiunea 2: numărul Directivei – 2005/55/CE”.

3. Se adaugă anexele VI și VII, în conformitate cu anexa II la prezenta directivă.

Articolul 3

(1) Statele membre adoptă și publică, cel târziu până la data de 2 ianuarie 2009, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între dispozițiile respective și prezenta directivă.

Statele membre aplică aceste dispoziții de la 3 ianuarie 2009.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 18 iulie 2008.

Pentru Comisie
Günter VERHEUGEN
Vicepreședinte

ANEXA I

Modificări la Directiva 2005/55/CE

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) Secțiunea 1 se înlocuiește cu următorul paragraf:

„1. Prezenta directivă se aplică în cazul controlului gazelor și particulelor poluante, duratei de viață a dispozitivelor pentru controlul emisiilor, conformității vehiculelor/motoarelor în stare de funcționare și sistemelor de diagnostic la bord (OBD) ale tuturor autovehiculelor, precum și motoarelor menționate la articolul 1, cu excepția vehiculelor din categoria M₁, N₁, N₂ și M₂ pentru care s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

Începând de la 3 ianuarie 2009 până la termenele specificate în articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pentru noi omologări și la articolul 10 alineatul (3) din respectivul regulament pentru extinderi, omologările de tip pot fi acordate în continuare conform prezentei directive pentru vehicule din categoriile N₁, N₂ și M₂ cu masa de referință sub 2 610 kg.

(*) JO L 171, 29.6.2007, p. 1.”

(b) La secțiunea 2.1 se adaugă următoarele definiții:

„masa de referință» reprezintă masa vehiculului în stare de funcționare, mai puțin masa uniformă de 75 kg a conducătorului auto, la care se adaugă o masă uniformă de 100 kg.

«masa vehiculului în funcționare» reprezintă masa menționată la secțiunea 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE”.

(c) Se adaugă punctul 4.5:

„4.5. La cererea producătorului, omologarea de tip a unui vehicul complet prevăzută în directivă se extinde pentru vehiculele incomplete cu masa de referință sub 2 610 kg. Omologările de tip se extind în cazul în care producătorul poate să demonstreze că toate combinațiile de caroserii prevăzute pentru montarea pe un vehicul incomplet duc la creșterea masei de referință a vehiculului la peste 2 610 kg.”

(d) La punctul 6.2, după cel de-al patrulea paragraf se introduc următoarele paragrafe:

„Pentru motoarele pe benzină, se aplică procedurile de încercare prevăzute în anexa VII la Directiva 2005/78/CE.

Pentru motoarele pe motorină, se aplică procedura de încercare pentru opacitatea emisiilor prevăzută în anexa VI la Directiva 2005/78/CE.”

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) La apendicele 1 se adaugă punctele 8.4, 8.4.1, 8.4.1.1 și 8.4.1.2:

„8.4. **Performanțele motorului (pentru măsurarea opacității emisiilor)**

8.4.1. Puterea la cele șase puncte de măsurare la care se face referire în paragraful 2 din anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24.

8.4.1.1. Puterea motorului măsurată pe standul de încercare

8.4.1.2. Puterea măsurată pe roțile vehiculului:

Viteza motorului (min ⁻¹)	Puterea măsurată (kW)
1.
2.
3.
4.
5.
6.”

(b) Se adaugă apendicele 6:

„Apendicele 6

Informații necesare pentru inspecția tehnică

- A. Măsurarea emisiilor de monoxid de carbon (*)
- 3.2.1.6. Turație normală la ralanti a motorului (inclusiv toleranță) min⁻¹
- 3.2.1.6.1. Turație mare la ralanti a motorului (inclusiv toleranță) min⁻¹
- 3.2.1.7. Conținutul de monoxid de carbon din gazele de evacuare în regim de ralanti al motorului (**).
% conform declarației producătorului (doar la motoarele cu aprindere prin scânteie)
- B. Măsurarea opacității emisiilor
- 3.2.13. Locația simbolului coeficientului de absorbție (doar pentru motoarele cu aprindere prin compresie):
4. TRANSMISIA (v)
- 4.3. Momentul de inerție al volantului motorului:
- 4.3.1. Moment adițional de inerție fără cuplaj în treapta de viteză:

(*) Numerotarea documentului informativ corespunde cu numerotarea utilizată în Directiva privind omologarea de tip (2008/74/CE).

(**) A se specifica toleranța.”

3. Apendicele 1 din anexa III se modifică după cum urmează:

(a) La secțiunea 2, punctul 2.7.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.7.4. Eșantionarea particulelor

Pentru procedura de încercare completă se utilizează un singur filtru. Factorii modali de ponderare specificați în procedura de încercare a ciclului se iau în calcul prin prelevarea unui eșantion proporțional cu debitul masiv de evacuare în timpul fiecărui mod individual al ciclului. Aceasta se poate realiza prin ajustarea conformă a ratei de eșantionare a debitului, a timpului de eșantionare și/sau a raportului de diluție, astfel încât să fie îndeplinit criteriul factorilor de ponderare efectivi de la punctul 6.6.

Timpul de eșantionare pentru fiecare mod este de cel puțin 4 secunde pentru un factor de ponderare cu valoarea 0,01. Eșantionarea se realizează cât de târziu cu putință în fiecare mod. Eșantionarea particulelor se încheie cel mai devreme cu 5 secunde înainte de sfârșitul fiecărui mod.”

(b) La secțiunea 6, se adaugă punctele 6.5 și 6.6:

„6.5. **Calcularea emisiilor specifice**

Emisia de particule se calculează după cum urmează:

$$PT = \frac{PT_{\text{mass}}}{\sum_{i=1}^{i=n} P_i \times W_{fi}}$$

6.6. **Factorul de ponderare efectiv**

Factorul de ponderare efectiv W_{fei} pentru fiecare mod se calculează după cum urmează:

$$W_{fei} = \frac{m_{sepi} \times q_{medf}}{m_{sep} \times q_{medfi}}$$

Valoarea factorilor de ponderare efectivi se situează între $\pm 0,003$ (0,005 pentru modul ralanti) din factorii de ponderare enumerați la punctul 2.7.1 din prezentul apendice.”

4. La apendicele 1 din anexa VI se adaugă următoarele puncte:

„1.5. Rezultatele încercării de emisii pentru carter:

1.6. **Rezultatele încercării privind emisiile de monoxid de carbon**

Încercare	Valoarea CO (% vol)	Lambda (1)	Viteza motorului (min ⁻¹)	Temperatura uleiului de motor
Încercare de turație mică la ralanti		N/A		
Încercare de turație mare la ralanti				

(1) Formula Lambda: apendicele 1 la anexa IV.

1.7. **Rezultatele încercării de opacitate a emisiilor**

1.7.1. La viteze constante:

Viteza motorului (min ⁻¹)	Debit nominal G (litri/secundă)	Valori-limită de absorbție (m ⁻¹)	Valori de absorbție măsurate m ⁻¹)
1.
2.
3.
4.
5.
6.

1.7.2. Încercări de accelerare liberă

1.7.2.1. Încercare de motor în conformitate cu punctul 4.3 din anexa VI la Directiva 2005/78/CE

Procent de turație maximă	Procent din cuplul maxim la turația m ⁻¹	Valoarea de absorbție măsurată m ⁻¹	Valoare de absorbție corectată m ⁻¹

1.7.2.2. În condiții de accelerare liberă

1.7.2.2.1. Valoarea măsurată a coeficientului de absorbție: m⁻¹

1.7.2.2.2. Valoarea corectată a coeficientului de absorbție: m⁻¹

1.7.2.2.3. Locația simbolului coeficientului de absorbție pe vehicul:

1.7.2.3. Încercare pentru vehicul în conformitate cu punctul 3 din anexa VI la Directiva 2005/78/CE

1.7.2.3.1. Valoarea de absorbție corectată: m⁻¹

1.7.2.3.2. Rpm la pornire: rpm

1.7.3. Putere maximă netă declarată kW la rpm

1.7.4. Marca și modelul opacimetrului:

- 1.7.5. Caracteristici principale ale modelului motorului
- 1.7.5.1. Principiul de funcționare a motorului: în patru timpi/în doi timpi (*)
- 1.7.5.2. Numărul și dispunerea cilindrilor:
- 1.7.5.3. Capacitate cilindrică: cm³
- 1.7.5.4. Alimentare cu carburant: injecție directă/injecție indirectă (*)
- 1.7.5.5. Compresor: DA/NU (*)

(*) Se taie mențiunile necorespunzătoare (există cazuri unde nu se șterge nimic, atunci când se aplică mai mult de o singură mențiune)."

ANEXA II

„ANEXA VI

Măsurarea opacității emisiilor

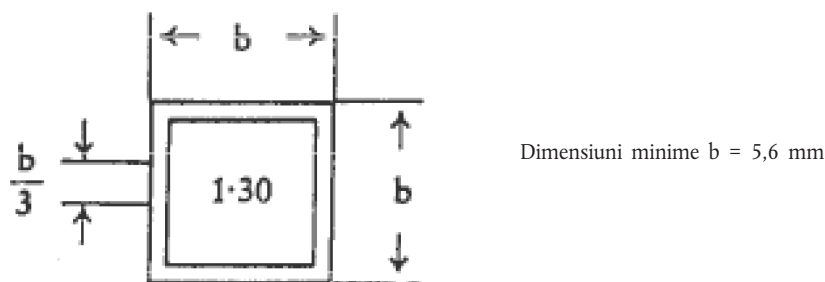
1. INTRODUCERE

- 1.1. Prezenta anexă definește cerințele pentru măsurarea opacității emisiilor de evacuare provenite de la motoarele cu aprindere prin compresie.

2. SIMBOLUL COEFICIENTULUI DE ABSORBȚIE CORECTAT

- 2.1. Un simbol corespunzător coeficientului corectat de absorbție se fixează fiecărui vehicul care corespunde unui tip de vehicule cărui i se adresează prezenta încercare. Simbolul este un dreptunghi încadrând o cifră, exprimând, în m^{-1} , coeficientul de absorbție corectat obținut, la momentul aprobării, în urma încercării sub accelerație liberă. Metoda de încercare este definită la punctul 4.
- 2.2. Simbolul trebuie să fie ușor de citit și nu poate fi șters. Acesta se fixează la vedere și într-un loc ușor accesibil, a cărui poziție se specifică în addendumul la certificatul de omologare de tip menționat în anexa VI la Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*).
- 2.3. Figura 1 prezintă un exemplu de simbol.

Figura 1



Simbolul de mai sus arată valoarea de $1,30 \text{ m}^{-1}$ a coeficientului de absorbție corectat.

3. SPECIFICAȚII ȘI ÎNCERCĂRI

- 3.1. Specificațiile și încercările sunt cele menționate în partea III secțiunea 24 din Regulamentul CEE-ONU nr. 24 (**), excepție făcând secțiunea 3.2.
- 3.2. Trimiterea la anexa 2, punctul 24.1 din Regulamentul CEE-ONU nr. 24 se înțelege ca trimitere la anexa VI la Directiva 2005/55/CE.

4. CERINȚE TEHNICE

- 4.1. Cerințele tehnice sunt cele definite în anexele 4, 5, 7, 8, 9 și 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24, cu excepția celor descrise la secțiunile 4.2, 4.3 și 4.4.
- 4.2. Încercare la viteză constantă pe întreaga curbă de sarcină
- 4.2.1. Trimiterile la anexa 1 de la punctul 3.1 din anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24 se înțeleg ca trimiteri la anexa II la Directiva 2005/55/CE.
- 4.2.2. Carburantul de referință de la punctul 3.2 din anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24 se înțelege ca trimitere la carburantul de referință din anexa IV la Directiva 2005/55/CE care este corespunzătoare limitelor de emisii pentru care este omologat vehiculul/motorul.

- 4.3. Încercare sub accelerație liberă
- 4.3.1. Trimiterile la anexa 2 tabelul 2 de la punctul 2.2 din anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24 se înțeleg ca trimiteri la tabelul de la punctul 1.7.2.1 din anexa VI la Directiva 2005/55/CE.
- 4.3.2. Trimiterile la anexa 1 punctul 7.3 de la punctul 2.3 din anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24 se înțeleg ca trimiteri la apendicele anexei II la Directiva 2005/55/CE.
- 4.4. Metoda «ECE» pentru măsurarea puterii nete a motoarelor cu aprindere prin compresie
- 4.4.1. Trimiterile de la punctul 7 din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24 la apendicele prezentei anexe se înțeleg ca trimiteri la anexa II la Directiva 2005/55/CE.
- 4.4.2. Trimiterile de la punctele 7 și 8 din anexa 10 la Regulamentul CEE-ONU nr. 24 la anexa 1 se înțeleg ca trimiteri la anexa II la Directiva 2005/55/CE.

(*) JO L 275, 20.10.2005, p. 1.

(**) JO L 326, 24.11.2006, p. 1.

ANEXA VII

Cerințe pentru omologarea de tip a motoarelor cu aprindere prin scânteie alimentate cu benzină

PARTEA 1

Încercarea privind emisiile de monoxid de carbon

1. PREZENTARE

- 1.1. Prezentul apendice descrie procedura de încercare, prin măsurarea emisiilor de monoxid de carbon la ralanti (turații normale și mari).
- 1.2. La turație normală la ralanti, nivelul maxim permis al conținutului de monoxid de carbon din gazele de evacuare este cel declarat de producătorul vehiculului. Cu toate acestea, conținutul maxim de CO nu depășește 0,3 % din volum. La turație ridicată la ralanti, conținutul maxim de monoxid de carbon din volumul gazelor de evacuare nu depășește 0,2 % la turații de minimum 2 000 min⁻¹ și valoare Lambda $1 \pm 0,03$, în conformitate cu specificațiile producătorului.

2. CERINȚE GENERALE

- 2.1. Cerințele generale sunt cele de la secțiunile 5.3.7.1-5.3.7.4 ale Regulamentului CEE-ONU nr. 83 (*).
- 2.2. Producătorul completează tabelul din anexa VI la Directiva 2005/55/CE conform cerințelor de la punctul 2.1.
- 2.3. Producătorul confirmă exactitatea valorii Lambda înregistrate la data omologării de tip de la punctul 2.1 ca fiind reprezentativă pentru vehiculele de serie obișnuite în termen de 24 de luni de la data acordării omologării de tip de către serviciul tehnic. Se realizează o evaluare pe baza observațiilor și a studiilor efectuate asupra vehiculelor de serie.

3. CERINȚE TEHNICE

- 3.1. Cerințele tehnice sunt cele din anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83, cu excepția celor de la secțiunea 3.2.
- 3.2. Carburanții de referință menționați la punctul 2.1 secțiunea 2 din anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83 fac trimitere la referința corespunzătoare specificațiilor pentru carburant din anexa IX la regulamentul (măsuri de punere în aplicare a Regulamentului Euro 5 și Euro 6).

PARTEA 2

Verificarea emisiilor din gazele de carter

1. INTRODUCERE

- 1.1. Prezenta parte descrie procedura de verificare a emisiilor din gazele de carter.
- 1.2. La încercările efectuate conform prezentei părți, sistemul de ventilație din carterul motorului nu permite emisii de gaze de carter în atmosferă.

2. CERINȚE GENERALE

- 2.1. Cerințele generale pentru efectuarea încercării sunt cele specificate la punctul 2 din anexa 6 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83.

3. CERINȚE TEHNICE

- 3.1. Cerințele tehnice sunt cele specificate la punctele 3-6 din anexa 6 la Regulamentul CEE-ONU nr. 83.

(*) JO L 70, 9.3.2007, p. 171."