

**REGULAMENTUL (UE) 2022/2383 AL COMISIEI****din 6 decembrie 2022****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 582/2011 privind omologarea de tip în ceea ce privește emisiile pentru vehiculele grele care utilizează biomotorină pură****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4) și articolul 12,

întrucât:

- (1) Vehiculele omologate de tip în UE trebuie să poată funcționa, în caz de nevoie, cu biomotorină pură și cu diferite amestecuri de biomotorină și combustibili fosili.
- (2) În conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei <sup>(2)</sup>, omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor în ceea ce privește emisiile impune ca producătorul să asigure conformitatea cu specificațiile combustibililor de referință prevăzuți în anexa IX la regulamentul respectiv utilizați pentru încercările de omologare de tip.
- (3) Biomotorina pură (FAME B100) nu este inclusă în anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 drept combustibil de referință pentru omologarea de tip în ceea ce privește emisiile pentru vehiculele grele. Încercarea privind omologarea de tip trebuie efectuată atât pentru motorină (B7), cât și pentru biomotorina pură (B100) pentru a se demonstra conformitatea cu cerințele privind emisiile. Pentru a reduce la minimum dublarea încercărilor și pentru a facilita certificarea utilizării biomotorinei pure și a amestecurilor de biomotorină (cum ar fi FAME B20/B30), este necesar să se introducă specificațiile pentru biomotorina pură drept combustibil de referință, pe baza standardelor internaționale și europene relevante. Demonstrarea conformității cu cerințele de încercare a emisiilor pentru o omologare de tip B100 ar trebui să fie permisă prin încercarea în ceea ce privește emisiile provenite de la motorul prototip care funcționează cu biomotorină pură. În același timp, pentru încercarea conformității în circulație necesară se poate alege orice amestec de biocombustibili.
- (4) În ceea ce privește omologarea vehiculelor cu motor omologat este necesar un addendum pentru specificațiile certificatului de omologare de tip.
- (5) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei ar trebui modificat în consecință.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Anexele I, II și IX la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

<sup>(1)</sup> JO L 188, 18.7.2009, p. 1.<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1).

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 6 decembrie 2022.

Pentru Comisie  
Președinta  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXĂ

1. Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 582/2011 se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1.1.2, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care producătorul permite funcționarea familiei de motoare cu carburanți de uz comercial care nu respectă nici Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*), nici standardul EN 228:2012 al CEN (în cazul benzinei fără plumb), nici standardul EN 590:2013 al CEN (în cazul motorinei), nici standardul EN 14214:2012+A2:2019 al CEN (în cazul EMAG B100), cum ar fi carburantul parafinic (standardul EN 15940 al CEN) sau alții, pe lângă cerințele de la punctul 1.1.1, producătorul îndeplinește următoarele cerințe:

(\*) Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului (JO L 350, 28.12.1998, p. 58).”;

(b) după punctul 1.3 se adaugă următoarele puncte 1.4 și 1.4.1:

**„1.4. Cerințe privind omologarea de tip B100**

1.4.1. Omologarea de tip a unei familii B100 cu un motor prototip supus încercării cu EMAG B100 se extinde la toți membrii familiei și la toate amestecurile de biomotorină cu un conținut EMAG care îl depășește pe cel al EMAG B30 (standardul EN 16709 al CEN), fără încercări suplimentare. Omologarea de tip poate fi extinsă la amestecurile de biomotorină cu un conținut scăzut de EMAG, în cazul în care cerințele prezentului regulament sunt, de asemenea, îndeplinite pentru aceste amestecuri, fără a aduce modificări vehiculului. În acest caz, producătorul declară, la punctul 3.2.2.2.1 din documentul informativ, amestecurile de biomotorină cu ajutorul cărora familia de motoare este capabilă să funcționeze, astfel cum se prevede în partea 1 din apendicele 4. Dacă autoritatea de omologare stabilește că cererea depusă nu este pe deplin reprezentativă, amestecurile de biomotorină, altele decât EMAG B100, pot fi selectate de autoritatea de omologare și încercate.”;

(c) se introduce următorul punct 3.2.1.7:

„3.2.1.7. În cazul unei omologări de tip B100, marca de omologare trebuie să conțină mențiunea «B100» după simbolul național.”;

(d) la partea 1 din apendicele 4, punctul 3.2.2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2.2.2. Vehicule grele alimentate cu Motorină/Benzină/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/etanol (ED95)/etanol (E85)/GNL/GNL<sub>20</sub>/B100 (\*) (6)”;

(e) în addendumul la apendicele 5, punctul 1.1.5 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.5. Categoria motorului: Motorină/Benzină/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/etanol (ED95)/etanol (E85)/GNL/GNL<sub>20</sub>/B100 (\*)”;

(f) punctul 8 din apendicele 6 se înlocuiește cu următorul text:

„8. Semnătura:

Anexă: Dosar de informare.

Raport de încercare.

Addendum”;

(g) la apendicele 6 se adaugă următorul addendum:

„Addendum

**la certificatul de omologare CE de tip nr. ...**

1. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

1.1. Detalii de completat în ceea ce privește omologarea de tip a unui vehicul cu motor omologat instalat:

1.1.1. Marca motorului (denumirea companiei):

- 1.1.2. Tipul și denumirea comercială (se menționează orice variante):
- 1.1.3. Codul producătorului, astfel cum apare pe motor:
- 1.1.4. Categoria vehiculului (după caz) <sup>(b)</sup>:
- 1.1.5. Categoria motorului: Motorină/Benzină/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/etanol (ED95)/etanol (E85)/GNL/GNL<sub>20</sub>/B100 <sup>(l)</sup>:
- 1.1.5.1. Tipul de motor cu dublă alimentare: Tip 1A/Tip 1B/Tip 2A/Tip 2B/Tip 3B <sup>(l)</sup> <sup>(d1)</sup>:
- 1.1.6. Numele și adresa producătorului:
- 1.1.7. Denumirea și adresa reprezentantului autorizat al producătorului (dacă este cazul):
- 1.2. În cazul în care motorul menționat la 1.1 a fost omologat de tip ca unitate tehnică separată:
- 1.2.1. Numărul de omologare de tip al motorului/familiei de motoare <sup>(l)</sup>:
- 1.2.2. Numărul de calibrare al software-ului unității de control electronic al motorului (ECU):
- 1.3. Detalii de completat în privința omologării motorului/familiei de motoare <sup>(l)</sup> ca unitate tehnică separată (condiții care trebuie respectate la instalarea motorului pe un vehicul):
- 1.3.1. Depresiune la admisie maximă și/sau minimă:
- 1.3.2. Contrapresiunea maxim admisă:
- 1.3.3. Volumul sistemului de evacuare:
- 1.3.4. Restricții de utilizare (dacă există):
- 1.4. Niveluri de emisii ale motorului/motorului prototip <sup>(l)</sup>  
Factor de deteriorare (FD): calculat/fix <sup>(l)</sup>  
Specificați în tabelul următor valorile FD și emisiile din cadrul încercărilor WHSC (după caz) și WHTC
- 1.4.1. Încercare WHSC

Tabelul 4

**Încercare WHSC**

Încercare WHSC (dacă este cazul) <sup>(10)</sup> <sup>(d5)</sup>							
DF	CO	THC	NMHC <sup>(d4)</sup>	NO <sub>x</sub>	Masa PM	NH <sub>3</sub>	Numărul PM
Multiplu- ativ/aditiv <sup>(l)</sup>							
Emisii	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC <sup>(d4)</sup> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	Masa PM (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> ppm	Numărul PM (nr./kWh)
Rezultatul încercării							
Calculat cu FD							

Masa emisiilor CO<sub>2</sub>: ... g/kWh

Consumul de combustibil ... g/kWh

## 1.4.2. Încercare WHTC

Tabelul 5

**Încercarea WHTC**

Încercarea WHTC <sup>(10)</sup> <sup>(d5)</sup>								
DF	CO	THC	NMHC <sup>(d4)</sup>	CH <sub>4</sub> <sup>(d4)</sup>	NO <sub>x</sub>	Masa PM	NH <sub>3</sub>	Numărul PM
Multiplicativ/ aditiv <sup>(1)</sup>								
Emisii	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC <sup>(d4)</sup> (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> <sup>(d4)</sup> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	Masa PM (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> ppm	Numărul PM (nr./kWh)
Pornire la rece								
Pornire la cald fără regenerare								
Pornire la cald cu regenerare <sup>(1)</sup>								
k <sub>r,u</sub> (multiplicativ/aditiv) <sup>(1)</sup>								
k <sub>r,d</sub> (multiplicativ/aditiv) <sup>(1)</sup>								
Rezultatul ponderat al încercării								
Rezultat final al încercării cu FD								
Masa emisiilor CO <sub>2</sub> : ... g/kWh								
Consumul de combustibil: ... g/kWh								

## 1.4.3. Încercare la ralanti

Tabelul 6

**Încercare la ralanti**

Încercare	Valoarea CO (% vol)	Lambda <sup>(1)</sup>	Turația motorului (min <sup>-1</sup> )	Temperatura uleiului motorului (°C)
Încercare de turație mică la ralanti		Nu se aplică		
Încercare de turație mare la ralanti				

## 1.4.4. Încercare demonstrativă PEMS

Tabelul 6a

**Încercare demonstrativă PEMS**

Tipul de vehicul (de exemplu M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> ) și destinația (camion rigid sau articulat, autobuz urban)						
Descrierea vehiculului (de exemplu, modelul vehiculului, prototip)						
Rezultate (acceptat/refuzat) (*)	CO	THC	NMHC	CH <sub>4</sub>	NO <sub>x</sub>	Numărul PM
Factorul de conformitate al intervalului de activitate <sup>(1)</sup>						
Factorul de conformitate al intervalului masei de CO <sub>2</sub> <sup>(1)</sup>						
Informații privind cursa	Zonă urbană		Zonă rurală		Autostradă	
Proporția timpilor corespunzători rulării vehiculului în mediu urban, în mediu rural și pe autostradă, după cum este descrisă la punctul 4.5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011						
Proporția timpilor segmentelor de cursă caracterizate de accelerare, încetinire, viteză de croazieră și oprire, astfel cum este descrisă la punctul 4.5.5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011						
	Minimum			Maximum		
Puterea medie în intervalul de activitate (%)						
Durata intervalului masei de CO <sub>2</sub> (s)						
Intervalul de activitate a motorului: procentajul intervalelor valabile						
Intervalul de masă a CO <sub>2</sub> : procentajul intervalelor valabile						
Raportul coerenței consumului de combustibil						

## 1.5. Măsurarea puterii

## 1.5.1. Măsurarea puterii motorului pe bancul de încercare

Tabelul 7

**Măsurarea puterii motorului pe bancul de încercare**

Turația măsurată a motorului (rpm)							
Debitul de combustibil măsurat (g/h)							
Cuplul măsurat (Nm)							
Puterea măsurată (kW)							
Presiunea barometrică (kPa)							
Presiunea vaporilor de apă (kPa)							

Temperatura aerului de admisie (K)							
Factorul de corecție a puterii							
Puterea corectată (kW)							
Puterea auxiliară (kW) (1)							
Puterea netă (kW)							
Cuplul net (Nm)							
Consumul specific de combustibil corectat (g/kWh)							

1.5.2. Date suplimentare, de exemplu factorul de corecție a puterii pentru fiecare carburant declarat (dacă este cazul);

(h) în addendumul la apendicele 7, punctul 1.1.5 se înlocuiește cu următorul text:

„1.1.5. Categoria motorului: Motorină/Benzină/GPL/GN-H/GN-L/GN-HL/etanol (ED95)/etanol (E85)/GNL/GNL<sub>20</sub>/B100 (1).”

2. În anexa II, la punctul 4.4.2 se adaugă următoarea teză:

„În cazul unei omologări de tip B100, autoritățile de omologare pot solicita încercarea vehiculului cu biomotorină cu orice conținut de EMAG.”

3. În anexa IX, la rubrica „Date tehnice privind combustibilii folosiți pentru încercarea motoarelor cu aprindere prin compresie și cu dublă alimentare”, după tabelul „Tip, se introduce următorul tabel: Motorină (B7)”:

„**Tip: biomotorină pură (B100)** pentru motoare cu aprindere prin compresie

Parametru	Unitate	Limite		Metoda de încercare
		Minimum	Maximum	
Conținutul de EMAG	% (m/m)	96,5	–	EN 14103
Densitate la 15 °C	kg/m <sub>3</sub>	860	900	EN ISO 3675 EN ISO 12185
Vâscozitate la 40 °C (1)	mm <sup>2</sup> /s	3,50	5,00	EN ISO 3104 EN 16896
Punct de aprindere	°C	101	–	EN ISO 2719 EN ISO 3679 (2)
Cifra cetanică (3)	–	51,0	–	EN ISO 5165 EN 15195 EN 16715 EN 17155
Coroziunea lamei de cupru (3 ore la 50 °C)	Categorie	de rating 1		EN ISO 2160
Stabilitatea oxidării (la 110 °C)	h	8,0	–	EN 14112 EN 15751
Indice de aciditate	mg KOH/g	–	0,50	EN 14104
Indice de iod	g iod/100 g	–	120	EN 14111 EN 16300
Ester metilic al acidului linolenic	% (m/m)	–	12,0	EN 14103
Esteri metilici polinesaturați (≥ 4 legături duble)	% (m/m)	–	1,00	EN 15779

Conținutul de metanol	% (m/m)	–	0,20	EN 14110
Conținutul de monogliceride	% (m/m)	–	0,70	EN 14105
Conținutul de digliceride	% (m/m)	–	0,20	EN 14105
Conținutul de trigliceride	% (m/m)	–	0,20	EN 14105
Glicerol liber	% (m/m)	–	0,02	EN 14105 EN 14106
Glicerol total	% (m/m)	–	0,25	EN 14105
Conținutul de apă	% (m/m)	–	0,050	EN ISO 12937
Impuritățile totale	mg/kg	–	24	EN 12662
Conținutul de cenușă sulfată	% (m/m)	–	0,02	ISO 3987
Conținutul de sulf	mg/kg	–	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884 EN ISO 13032
Metale din grupa I (Na+K)	mg/kg	–	5,0	EN 14108 EN 14109 EN 14538
Metale din grupa II (Ca+Mg)	mg/kg	–	5,0	EN 14538
Conținutul de fosfor	mg/kg	–	4,0	EN 14107 EN 16294

(<sup>1</sup>) Dacă CFPP este –20 °C sau mai mic, vâscozitatea se măsoară la –20 °C. Valoarea măsurată nu trebuie să depășească 48 mm<sup>2</sup>/s. În acest caz, metodele standard de încercare se aplică fără datele de precizie datorate comportamentului non-newtonian într-un sistem în două faze.

(<sup>2</sup>) Se utilizează un eșantion de 2 ml și un aparat echipat cu un dispozitiv de detectare termică.

(<sup>3</sup>) Determinarea valorii cetanice derivate pentru EMAG nu este inclusă în determinările de precizie ale unor metode de încercare.”