

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/932**z 29. júna 2018,****ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 582/2011, pokiaľ ide o ustanovenia týkajúce sa skúšania prenosnými systémami merania emisií (PEMS) a požiadavky na univerzálne typové schválenie kategórie palív****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES ⁽¹⁾, a najmä jeho článok 5 ods. 4,

keďže:

- (1) Nedávno boli uverejnené normy CEN vzťahujúce sa na naftové zmesi s obsahom metylesteru mastných kyselín (FAME) a parafinickú motorovú naftu. Je preto je vhodné aktualizovať súčasné pravidlá aj s odkazmi na tieto nové normy.
- (2) V súvislosti so skúšaním prenosnými systémami merania emisií (PEMS) sa nariadením Komisie (EÚ) 2016/1718 ⁽²⁾ zaviedli požiadavky na podiel cesty v meste, ako aj na celkovú dĺžku cesty. Najmä v prípade niektorých vozidiel kategórie N₃ vybavených motorom s vyšším menovitým výkonom sa zistilo, že vzhľadom na uvedené obmedzujúce požiadavky budú výsledky skúšok pri použití PEMS v súlade s platnými ustanoveniami neplatné. V záujme vyriešenia tejto otázky by sa mali zmeniť podmienky pre dodržiavanie požiadavky na okno týkajúce sa jazdy v meste tak, aby sa podiel cesty v meste zvýšil na úkor podielu cesty na diaľnici a aby sa predĺžila maximálna celková dĺžka cesty.
- (3) Treba objasniť požiadavku mať aspoň jedno platné okno v rámci jazdy výlučne po meste, ktoré sa vzťahuje konkrétne na emisie NO_x, keďže tieto znečisťujúce látky sú v týchto podmienkach rozhodujúce.
- (4) V prípade univerzálneho typového schválenia kategórie palív nie je v súčasnosti v nariadení Komisie (EÚ) č. 582/2011 ⁽³⁾ stanovený postup na preukázanie súladu s požadovanými toleranciami signálu krútiaceho momentu riadiacej jednotky motora (ECU). Preto ak motor nie je vybavený systémom na rozpoznávanie používaného paliva, spôsob, akým sa preukáže súlad, určí podľa svojho uváženia technická služba. Vzhľadom na zvyšujúci sa záujem o typové schvaľovanie alternatívnych palív je vhodné tento postup zosúladiť. Mala by sa preto určiť odchýlka krútiaceho momentu spôsobená použitím alternatívneho paliva a potom by sa táto odchýlka mala použiť na výpočet korekčného faktoru výkonu, ktorý by sa mal uviesť v dokumentácii typového schválenia. Korekčný faktor výkonu možno použiť na preukázanie súladu s požiadavkami na presnosť signálu krútiaceho momentu riadiacej jednotky motora. V rámci skúšania pri použití PEMS s alternatívnym palivom možno okrem toho korekčný faktor výkonu použiť na určenie správnej hodnoty krútiaceho momentu pre výpočet emisií.
- (5) Nariadenie (EÚ) č. 582/2011 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Technického výboru – motorové vozidlá,

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1718 z 20. septembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 582/2011 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel, pokiaľ ide o ustanovenia týkajúce sa skúšania prenosnými systémami merania emisií (PEMS) a postup skúšania životnosti náhradných zariadení na reguláciu znečistenia (Ú. v. EÚ L 259, 27.9.2016, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy I a III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 167, 25.6.2011, s. 1).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 582/2011 sa mení takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) V bode 1.1.2 sa úvodná časť prvého odseku nahrádza takto:

„Ak výrobca dovoľí prevádzkovať rad motorov poháňaných komerčnými palivami, ktoré nie sú v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES (*) ani s normou EN 228:2012 CEN (v prípade bezolovnatého benzínu) alebo normou EN 590:2013 CEN (v prípade nafty), ako napríklad poháňaných palivom FAME B100 (norma EN 14214 CEN), naftovými zmesami FAME B20/B30 (norma EN 16709 CEN), parafinickým palivom (norma EN 15940 CEN), alebo inými palivami, výrobca musí okrem požiadaviek uvedených v bode 1.1.1 splniť tieto požiadavky:

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/12/EHS (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58).“;

b) V bode 1.1.2 sa vkladá toto písmeno a1):

„a1) určiť prípadný korekčný faktor výkonu pre každé palivo deklarované podľa bodu 5.2.7.“;

c) Bod 5.2.5 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) 10 percent, keď sa vykonáva celosvetová harmonizovaná skúška so stálym jazdným cyklom (ďalej len „WHSC“) podľa prílohy III s výnimkou režimu 1 a 13 (voľnobežné režimy).“;

d) Vkladá sa tento bod 5.2.7:

„5.2.7. Ak rozdiel medzi nameranou hodnotou krútiaceho momentu získanou použitím deklarovaného komerčného paliva a krútiacim momentom vypočítaným na základe údajov požadovaných v bode 5.2.1 prekročí ktorúkoľvek hodnotu stanovenú v bode 5.2.5, korekčný faktor výkonu pre každé ďalšie komerčné palivo povolené výrobcom v súlade s bodom 1.1.2 sa určí pre rad motorov. Korekčný faktor sa vypočíta ako pomer medzi priemerným nameraným maximálnym krútiacim momentom [Nm] pri použití referenčného paliva podľa prílohy IX a priemerným nameraným maximálnym krútiacim momentom [Nm] pri použití deklarovaného komerčného paliva.“;

e) Body 5.3.3 a 5.3.3.1 sa nahrádzajú takto:

„5.3.3. Splnenie požiadavky uvedenej v bode 5.2.5 sa preukazuje v prípade základného motora v rade motorov pri určovaní výkonu motora podľa prílohy XIV a pri vykonávaní skúšky WHSC podľa prílohy III a laboratórnych mimocyklových skúšok pri typovom schvaľovaní v súlade s oddielom 6 prílohy VI.

5.3.3.1. Splnenie požiadavky uvedenej v bode 5.2.5 sa preukazuje v prípade každého motora radu motorov pri určovaní výkonu motora podľa prílohy XIV. Na tento účel sa vykonávajú dodatočné merania v niekoľkých prevádzkových bodoch čiastočného zafáženia a otáčok motora (napríklad v režimoch WHSC a v niektorých ďalších náhodne vybraných bodoch).“;

f) Vkladá sa tento bod 5.3.3.2:

„5.3.3.2. Prípadne sa korekčný faktor výkonu v prípade radu motorov uvedený v bode 5.2.7 určí použitím základného motora radu motorov.“;

g) V doplnku 5 sa bod 1.5.2 v dodatku k osvedčeniu o typovom schválení ES nahrádza takto:

„1.5.2. Doplnujúce údaje, napr. korekčný faktor pre každé deklarované palivo (ak sa uplatňuje).“;

h) V doplnku 7 sa bod 1.5.2 v dodatku k osvedčeniu o typovom schválení ES nahrádza takto:

„1.5.2. Doplnujúce údaje, napr. korekčný faktor pre každé deklarované palivo (ak sa uplatňuje).“;

2. Príloha II sa mení takto:

a) Bod 4.4.2 sa nahrádza takto:

„4.4.2. Palivo

Skúšané palivo musí byť komerčné palivo, na ktoré sa vzťahuje smernica 98/70/ES a príslušné normy CEN, alebo referenčné palivo stanovené v prílohe IX k tomuto nariadeniu.“;

b) Vkladá sa tento bod 4.4.2.2:

„4.4.2.2. Odoberú sa vzorky paliva.“;

c) Bod 4.5.3 sa nahrádza takto:

„4.5.3. Pri vozidlách kategórie N₃ cesta pozostáva približne z 30 % jazdy v meste, 25 % jazdy mimo mesta a 45 % jazdy na diaľnici.“;

d) Bod 4.6.5 sa nahrádza takto:

„4.6.5. Skúška musí trvať dostatočne dlho na to, aby sa štyri až osemkrát dokončila práca vykonávaná počas WHTC, prípadne aby sa pri WHTC vytvoril štvornásobok až osemnásobok referenčnej hmotnosti CO₂ v kg/cyklus, podľa toho, ktorá možnosť sa uplatňuje.“;

e) Doplnok 1 sa mení takto:

i) Vkladá sa tento bod 4.2.1.1:

„4.2.1.1 Výpočet špecifických emisií pre deklarované komerčné palivo

Ak sa skúška podľa tejto prílohy vykonala použitím komerčného paliva deklarovaného v bode 3.2.2.2.1 časti 1 v doplnku 4 k prílohe I, špecifické emisie e_{gas} (mg/kWh) sa vypočítajú pre každé okno a každú znečisťujúcu látku tak, že sa nekorigované hodnoty špecifických emisií vynásobia korekčným faktorom výkonu určeným podľa bodu 1.1.2 písm. a) prílohy I.“;

ii) Bod 4.2.2.2.2 sa nahrádza takto:

„4.2.2.2.2. Skúška je neplatná, ak je percentuálny podiel platných okien nižší ako 50 % alebo ak pri prevádzke výhradne v meste nezostanú v prípade oxidov dusíka (NO_x) po uplatnení pravidla 90. percentilu žiadne platné okná.“;

f) V doplnku 4 sa vkladá tento bod 2.1.1:

„2.1.1. Ak sa pri skúške použije komerčné palivo deklarované v bode 3.2.2.2.1 časti 1 v doplnku 4 k prílohe I, signál krútiaceho momentu riadiacej jednotky motora sa pred overením vydá korekčným faktorom s maximálnou referenčnou krivkou krútiaceho momentu dosiahnutým pri použití tohto komerčného paliva.“.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 29. júna 2018

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER