

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2018/932**av den 29 juni 2018****om ändring av förordning (EU) nr 582/2011 vad gäller bestämmelserna om provning med hjälp av ombordsystem för utsläppsmätning (PEMS) och krav för typgodkännande för generella bränsletyper****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 5.4, och

av följande skäl:

- (1) CEN-standarder för vissa vanliga dieselblandningar med fettsyrametylester (FAME) och paraffiniska dieselbränslen har nyligen offentliggjorts. Det är därför lämpligt att uppdatera de nuvarande reglerna så att de även hänvisar till dessa nya standarder.
- (2) När det gäller provning med ombordsystem för utsläppsmätning (PEMS) infördes genom kommissionens förordning (EU) 2016/1718 ⁽²⁾ krav både för andelen av trippen med stadskörning och för trippens totala längd. Särskilt för vissa fordon av kategori N₃ utrustade med en motor med högre nominell effekt har det konstaterats att dessa begränsande krav medför att PEMS-provning i enlighet med de nuvarande bestämmelserna kommer att leda till ogiltiga tester. För att lösa detta problem bör villkoren för att uppfylla kravet för stadskörningsfönstret ändras, så att stadskörningen utökas på bekostnad av motorvägsandelen av trippen och den maximala längden för trippen förlängs.
- (3) Ett klagörande krävs när det gäller kravet att ha minst ett giltigt fönster med endast stadskörning som specifikt gäller kväveoxidutsläpp, eftersom detta är den kritiska föroreningen under de villkoren.
- (4) När det gäller typgodkännande för generella bränsletyper fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 ⁽³⁾ för närvarande inte förfarandet för att demonstrera överensstämmelse med de toleranser som krävs för vridmomentssignalen i motorns elektroniska styrenhet (ECU). När motorn inte är utrustad med ett system för att känna igen vilket bränsle som används är det därför upp till den tekniska tjänsten att välja hur överensstämmelsen ska demonstreras. På grund av det ökade intresset för typgodkännande av alternativa bränslen är det lämpligt att harmonisera detta förfarande. Den vridmomentsavvikelse som orsakas av det alternativa bränslet bör därför bestämmas och avvikelsen bör sedan användas för att beräkna en korrektionsfaktor för effekt, som bör anges i dokumentationen för typgodkännande. Korrektionsfaktorn för effekt får användas för att demonstrera överensstämmelse med precisionskraven för ECU-vridmomentssignalen. För PEMS-provning med ett alternativt bränsle får korrektionsfaktorn för effekt användas för att bestämma det korrekta vridmomentvärdet för utsläppsberäkningarna.
- (5) Förordning (EU) nr 582/2011 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

⁽¹⁾ EUT L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) 2016/1718 av den 20 september 2016 om ändring av förordning (EU) nr 582/2011 vad gäller utsläpp från tunga fordon när det gäller bestämmelserna om provning med hjälp av ombordsystem för utsläppsmätning och förfarandet för provning av hållbarheten hos ersättande utsläppsbegränsande anordningar (EUT L 259, 27.9.2016, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 av den 25 maj 2011 om tillämpning och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om ändring av bilagorna I och III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 167, 25.6.2011, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 582/2011 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1.1.2 första stycket ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"Om det enligt tillverkaren är tillåtet för motorfamiljen att drivas med marknadsbränslen som inte överensstämmer med vare sig Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG (*) eller CEN-standarden EN 228:2012 när det gäller blyfri bensin eller CEN-standarden EN 590:2013 när det gäller diesel, till exempel FAME B100 (CEN-standarden EN 14214), FAME-dieselblandningarna B20/B30 (CEN-standarden EN 16709), paraffinskt bränsle (CEN-standarden EN 15940) eller andra, ska tillverkaren utöver kraven i punkt 1.1.1 även uppfylla följande krav:

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58)."

b) I punkt 1.1.2 ska följande led införas som led a1:

"a1) Bestämma korrektionsfaktorn för effekt för varje bränsle som deklarerats enligt punkt 5.2.7, om tillämpligt."

c) Punkt 5.2.5 b ska ersättas med följande:

"b) 10 % vid genomförande av WHSC-provning enligt bilaga III, utom för lägena 1 och 13 (tomgångslägen)."

d) Följande punkt ska införas som punkt 5.2.7:

"5.2.7 Om skillnaden mellan det uppmätta vridmoment som erhålls med ett deklarerat marknadsbränsle och det vridmoment som beräknas utifrån den information som krävs enligt punkt 5.2.1 överskrider något av de värden som anges i punkt 5.2.5, ska en korrektionsfaktor för effekt fastställas för motorfamiljen för varje ytterligare marknadsbränsle som tillåts av tillverkaren i enlighet med punkt 1.1.2. Korrektionsfaktorn ska beräknas som förhållandet mellan det genomsnittliga uppmätta högsta vridmomentet [Nm] för referensbränslet enligt bilaga IX, och det genomsnittliga uppmätta högsta vridmomentet [Nm] för det deklarerade marknadsbränslet."

e) Punkterna 5.3.3 och 5.3.3.1 ska ersättas med följande:

"5.3.3 Överensstämmelsen med kravet i punkt 5.2.5 ska visas för huvudmotorn i en motorfamilj när motoreffekten bestäms i enlighet med bilaga XIV och när WHSC-provning utförs i enlighet med bilaga III och provning i laboratorium utanför cykeln vid typgodkännande utförs i enlighet med avsnitt 6 i bilaga VI.

5.3.3.1 Överensstämmelsen med kravet i punkt 5.2.5 ska visas för varje medlem i motorfamiljen när motoreffekten bestäms i enlighet med bilaga XIV. I detta syfte ska ytterligare mätningar göras vid flera delbelastningar och motorvarvtal (t.ex. vid WHSC-lägen och vid ytterligare slumpmässigt utvalda punkter)."

f) Följande punkt ska införas som punkt 5.3.3.2:

"5.3.3.2 I tillämpliga fall ska korrektionsfaktorn för effekt för motorfamiljen, enligt punkt 5.2.7, fastställas för huvudmotorn i motorfamiljen."

g) I addendumet till EG-typgodkännandeintyg i tillägg 5 ska punkt 1.5.2 ersättas med följande:

"1.5.2 Ytterligare uppgifter, i tillämpliga fall t ex korrektionsfaktor för effekt för varje deklarerat bränsle".

h) I addendumet till EG-typgodkännandeintyg i tillägg 7 ska punkt 1.5.2 ersättas med följande:

"1.5.2 Ytterligare uppgifter, i tillämpliga fall t ex korrektionsfaktor för effekt för varje deklarerat bränsle".

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4.4.2 ska ersättas med följande:

"4.4.2 Bränsle

Provningsbränslet ska vara ett marknadsbränsle som omfattas av direktiv 98/70/EG och relevanta CEN-standarder eller ett referensbränsle enligt specifikationerna i bilaga IX till denna förordning."

b) Följande punkt ska införas som punkt 4.4.2.2:

"4.4.2.2 Bränsleprover ska tas."

c) Punkt 4.5.3 ska ersättas med följande:

"4.5.3 För fordon av kategori N₃ ska trippen bestå av ungefär 30 % stadskörning, 25 % landsvägskörning och 45 % motorvägskörning."

d) Punkt 4.6.5 ska ersättas med följande:

"4.6.5 Provningsens varaktighet ska vara tillräcklig för att slutföra fyra till åtta gånger så mycket arbete som görs under WHTC eller för att producera fyra till åtta gånger CO₂-referensmassan i kg/cykel från WHTC, beroende på vad som är tillämpligt."

e) Tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

i) Följande punkt ska införas som punkt 4.2.1.1:

"4.2.1.1 Beräkning av specifika utsläpp för ett deklarerat marknadsbränsle

Om en provning enligt denna bilaga utförs med ett marknadsbränsle som deklarerats i del 1 punkt 3.2.2.2.1 i tillägg 4 till bilaga I ska de specifika utsläppen e_{gas} (mg/kWh) beräknas för varje fönster och varje förorening genom att de okorrigerade specifika utsläppen multipliceras med den korrektionsfaktor för effekt som bestäms enligt punkt 1.1.2 a1 i bilaga I."

ii) Punkt 4.2.2.2.2 ska ersättas med följande:

"4.2.2.2.2 Provningsen ska vara ogiltig om andelen giltiga fönster är mindre än 50 % eller om det inte finns några giltiga fönster när det gäller kväveoxider (NO_x) kvar med endast stadskörning efter det att regeln om den 90:e percentilen har tillämpats."

f) I tillägg 4 ska följande punkt införas som punkt 2.1.1:

"2.1.1 Om ett marknadsbränsle som deklarerats i del 1 punkt 3.2.2.2.1 i tillägg 4 till bilaga I används för provningen, ska den elektroniska styrenhetens vridmomentsignal divideras med korrektionsfaktorn innan verifieringen med referenskurvan för det högsta vridmomentet utförs för detta marknadsbränsle."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 juni 2018.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande