

**KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2018/932****2019/EØS/8/03****av 29. juni 2018****om endring av forordning (EU) nr. 582/2011 med hensyn til bestemmelsene om prøving ved hjelp av bærbare systemer for utslippsmåling (PEMS) og kravene til drivstoffuavhengig typegodkjenning(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 5 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) CEN-standarder for visse vanlige dieselblandinger med fettsyremetylester (FAME) og parafinsk diesel er nylig offentliggjort. De nåværende reglene bør derfor ajourføres, slik at de også viser til disse nye standardene.
- 2) Når det gjelder prøving ved hjelp av bærbare systemer for utslippsmåling (PEMS), ble det ved kommisjonsforordning (EU) 2016/1718<sup>(2)</sup> innført krav både til andelen av bykjøring og til varigheten av den samlede kjørestrekningen. Særlig har det for visse kjøretøyer i gruppe N<sub>3</sub> som er utstyrt med en motor med høyere effekt, blitt konstatert at PEMS-prøving i samsvar med gjeldende bestemmelser vil føre til ugyldige prøvinger på grunn av nevnte begrensninger. For å løse dette problemet bør vilkårene for å oppfylle kravet for vinduet for bykjøring endres, slik at andelen av bykjøring forlenges på bekostning av andelen av motorveikjøring og den samlede kjørestrekningen forlenges.
- 3) Det er nødvendig å presisere kravet om minst ett gyldig vindu med bare bykjøring som spesifikt gjelder NO<sub>x</sub>-utslipp, ettersom dette er det viktigste forurensende stoffet under nevnte vilkår.
- 4) Når det gjelder drivstoffuavhengig typegodkjenning, er framgangsmåten for å påvise samsvar med toleransene som kreves for dreiemomentsignalet i motorens elektroniske styreenhet (ECU), ikke fastsatt i kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011<sup>(3)</sup>. Når motoren ikke er utstyrt med et system for å kjenne igjen hvilket drivstoff som brukes, er det derfor opp til den tekniske instansen å velge metode for påvisning av samsvar. På grunn av den økende interessen for typegodkjenning av alternativt drivstoff bør denne framgangsmåten harmoniseres. Avviket i dreiemoment som skyldes alternativt drivstoff, bør derfor bestemmes, og avviket bør deretter brukes til å beregne en korreksjonsfaktor for effekt, som bør være angitt i typegodkjenningsdokumentasjonen. Korreksjonsfaktoren for effekt kan anvendes til å påvise samsvar med nøyaktighetskravene til ECU-dreiemomentsignalet. For PEMS-prøving med et alternativt drivstoff kan korreksjonsfaktoren for effekt dessuten anvendes for å bestemme korrekt dreiemomentverdi for utslippsberegninger.
- 5) Forordning (EU) nr. 582/2011 bør derfor endres.
- 6) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Den tekniske komité for motorvogner.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 165 av 2.7.2018, s. 32, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 209/2018 av 26. oktober 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1.

(2) Kommisjonsforordning (EU) 2016/1718 av 20. september 2016 om endring av forordning (EU) nr. 582/2011 med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer når det gjelder bestemmelsene om prøving ved hjelp av bærbare systemer for utslippsmåling (PEMS) og framgangsmåten for prøving av forurensningsreducerende reserveinnretningers holdbarhet (EUT L 259 av 27.9.2016, s. 1).

(3) Kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011 av 25. mai 2011 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI) og om endring av vedlegg I og III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF (EUT L 167 av 25.6.2011, s. 1).

VEDTATT DENNE FORORDNING:

*Artikkel 1*

I forordning (EU) nr. 582/2011 gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1.1.2 skal innledningen til første ledd lyde:

«Dersom produsenten tillater at motorfamilien drives med kommersielle drivstoffer som ikke oppfyller kravene i verken europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF(\*), CEN-standard EN 228:2012 når det gjelder blyfri bensin eller CEN-standard EN 590:2013 når det gjelder diesel, f.eks. bruk av FAME B100 (CEN-standard EN 14214), FAME-dieselblandingen B20/B30 (CEN-standard EN 15940), parafinsk drivstoff (CEN-standard EN 15940) eller andre drivstoffer, skal produsenten i tillegg til kravene angitt i nr. 1.1.1, oppfylle følgende krav:

(\*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF av 13. oktober 1998 om kvaliteten på bensin og dieselolje og om endring av rådsdirektiv 93/12/EØF (EFT L 350 av 28.12.1998, s. 58).»

b) I nr. 1.1.2 skal ny bokstav a1) lyde:

«a1) bestemme korreksjonsfaktor for effekt for hvert drivstoff som er angitt i henhold til nr. 5.2.7, dersom det er relevant,»

c) I nr. 5.2.5 skal bokstav b) lyde:

«b) 10 % ved gjennomføring av «WHSC»-prøvingen (World Harmonised Steady state Cycle) i samsvar med vedlegg III, bortsett fra modus 1 og 13 (tomgangsmodus).»

d) Nytt nr. 5.2.7 skal lyde:

«5.2.7. Dersom forskjellen mellom den målte dreiemomentverdien som beregnes med et angitt kommersielt drivstoff og dreiemomentet som er beregnet på bakgrunn av opplysningene som kreves i nr. 5.2.1, overskrider en av verdiene angitt nr. 5.2.5, skal en korreksjonsfaktor for effekt bestemmes for motorfamilien for alle ytterligere kommersielle drivstoffer som tillates av produsenten i samsvar med nr. 1.1.2. Korreksjonsfaktoren skal beregnes som forholdet mellom det gjennomsnittlige målte høyeste dreiemomentet [Nm] for referansedrivstoffet i henhold til vedlegg IX og gjennomsnittlig målt høyeste dreiemoment [Nm] for det angitte kommersielle drivstoffet.»

e) Nr. 5.3.3 og 5.3.3.1 skal lyde:

«5.3.3. Oppfyllelse av kravet nevnt i nr. 5.2.5 skal påvises for den representative motoren for motorfamilien når motoreffekten bestemmes i samsvar med vedlegg XIV, når WHSC-prøvingen utføres i samsvar med vedlegg III, og når laboratorieprøving utenom syklus utføres ved typegodkjenning i samsvar med avsnitt 6 i vedlegg VI.

5.3.3.1. Oppfyllelsen av kravet nevnt i nr. 5.2.5 skal påvises for hvert medlem av motorfamilien når motoreffekten bestemmes i samsvar med vedlegg XIV. For dette formål skal det foretas ytterligere målinger under drift ved flere forskjellige delbelastninger og motorturtall (for eksempel de forskjellige WHSC-innstillingene og noen supplerende vilkårlige punkter).»

f) Nytt nr. 5.3.3.2 skal lyde:

«5.3.3.2. Dersom det er relevant, skal korreksjonsfaktoren for effekt for motorfamilien, som nevnt i nr. 5.2.7, bestemmes for den representative motoren i motorfamilien.»

g) I tillegg 5 til tilføyelsen til EF-typegodkjenningsdokumentet skal nr. 1.5.2 lyde:

«1.5.2. Ytterligere opplysninger, for eksempel korreksjonsfaktor for effekt for hvert angitte drivstoff (dersom relevant).»

h) I tillegg 7 til tilføyelsen til EF-typegodkjenningsdokumentet skal nr. 1.5.2 lyde:

«1.5.2. Ytterligere opplysninger, for eksempel korreksjonsfaktor for effekt for hvert angitte drivstoff (dersom relevant).»

## 2) I vedlegg II gjøres følgende endringer:

## a) Nr. 4.4.2 skal lyde:

«4.4.2. *Drivstoff*

Prøvingsdrivstoffet skal være et kommersielt drivstoff som omfattes av direktiv 98/70/EF og de relevante CEN-standardene, eller referansedrivstoffet angitt i vedlegg IX til denne forordning.»

## b) Nytt nr. 4.4.2.2 skal lyde:

«4.4.2.2. Det skal tas drivstoffprøver.»

## c) Nr. 4.5.3 skal lyde:

«4.5.3. For kjøretøyer i gruppe N<sub>3</sub> skal kjøringen bestå av ca. 30 % bykjøring, 25 % landeveiskjøring og 45 % motorveikjøring.»

## d) Nr. 4.6.5 skal lyde:

«4.6.5. Prøvingstiden skal være lang nok til å fullføre mellom fire og åtte ganger det arbeidet som er utført under WHTC-syklusen, eller produsere mellom fire og åtte ganger referansemassen av CO<sub>2</sub> i kg/syklus fra WHTC-syklusen, alt etter hva som er relevant.»

## e) I tillegg 1 gjøres følgende endringer:

## i) Nytt nr. 4.2.1.1 skal lyde:

«4.2.1.1. Beregning av spesifikke utslipp for et angitt kommersielt drivstoff

Dersom en prøving i henhold til dette vedlegg ble foretatt med et kommersielt drivstoff angitt i nr. 3.2.2.2.1 i del 1 i tillegg 4 til vedlegg I, skal de spesifikke utslippene  $e_{\text{gass}}$  (mg/kWh) beregnes for hvert vindu og hvert forurensende stoff ved å multiplisere de ukorrigerede spesifikke utslippene med en korreksjonsfaktor for effekt som bestemmes i henhold til vedlegg I nr. 1.1.2 bokstav a1).»

## ii) Nr. 4.2.2.2.2 skal lyde:

«4.2.2.2.2. Prøvingen er ugyldig dersom prosentdelen av gyldige vinduer er lavere enn 50 %, eller dersom det med bare bykjøring ikke er igjen gyldige vinduer når det gjelder nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) etter at 90-prosentilregelen er brukt.»

## f) I tillegg 4 skal nytt nr. 2.1.1 lyde:

«2.1.1. Dersom et kommersielt drivstoff angitt i nr. 3.2.2.2.1 i del 1 i tillegg 4 til vedlegg I brukes til prøvingen, skal ECU-dreiemomentsignalet divideres med korreksjonsfaktoren før verifisering med referansekurven for største dreiemoment utføres med nevnte kommersielle drivstoff.»

*Artikkel 2*

Denne forordning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 29. juni 2018.

*For Kommisjonen*

Jean-Claude JUNCKER

*President*

---