

VERORDENING (EU) 2018/932 VAN DE COMMISSIE**van 29 juni 2018****tot wijziging van Verordening (EU) nr. 582/2011 wat de bepalingen inzake het testen met draagbare emissiemeetsystemen (PEMS) en de voorschriften voor multibrandstof-typegoedkeuring betreft****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG⁽¹⁾, en met name artikel 5, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Voor bepaalde, veel voorkomende dieselmengsels van vetzuurmethylesters (FAME) en voor paraffinehoudende diesel zijn recentelijk CEN-normen bekendgemaakt. Het is derhalve passend om de huidige regels te actualiseren door verwijzingen naar die nieuwe normen op te nemen.
- (2) In verband met het testen met draagbare emissiemeetsystemen (PEMS) zijn bij Verordening (EU) 2016/1718 van de Commissie⁽²⁾ voorschriften vastgesteld inzake het gedeelte van een testrit dat in de stad moet worden gereden, en de totale afstand van de testrit. Met name voor sommige voertuigen van categorie N₃ met een hoger motorvermogen is ontdekt dat die beperkende voorschriften leiden tot ongeldige testresultaten wanneer overeenkomstig de huidige bepalingen met een PEMS wordt getest. Daarom moeten de voorwaarden voor naleving van het voorschrift inzake het stadsvenster worden gewijzigd, door de stadsrit uit te breiden ten koste van de rit op de snelweg en de maximumlengte van de totale rit te verlengen.
- (3) Er moet worden verduidelijkt dat de eis van minstens één geldig venster in de stadscyclus specifiek van toepassing is op NO_x-emissies, aangezien dat in die omstandigheden de voornaamste verontreinigende stof is.
- (4) In het geval van multibrandstof-typegoedkeuring is in Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie⁽³⁾ momenteel geen procedure vastgesteld voor het aantonen van naleving van de voorgeschreven toleranties voor het koppelsignaal van de elektronische regeleenheid van de motor (ECU). Wanneer de motor niet is uitgerust met een systeem dat herkent welke brandstof wordt gebruikt, bepaalt de technische dienst derhalve hoe naleving wordt aangetoond. Gezien de toenemende interesse in de typegoedkeuring van alternatieve brandstoffen is het wenselijk die procedure te harmoniseren. De door een alternatieve brandstof veroorzaakte afwijking van het koppel moet derhalve worden vastgesteld en die afwijking moet vervolgens worden gebruikt om een vermogenscorrectiefactor te berekenen, die in de typegoedkeuringsdocumentatie moet worden vermeld. De vermogenscorrectiefactor kan worden toegepast om naleving van de voorschriften voor de nauwkeurigheid van het koppelsignaal van de ECU aan te tonen. Voorts kan de vermogenscorrectiefactor bij het testen van alternatieve brandstof met een PEMS worden toegepast om de juiste koppelwaarde te bepalen voor de emissieberekeningen.
- (5) Verordening (EU) nr. 582/2011 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het technisch comité motorvoertuigen,

⁽¹⁾ PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2016/1718 van de Commissie van 20 september 2016 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 582/2011 met betrekking tot emissies van zware voertuigen wat de bepalingen inzake het testen met draagbare emissiemeetsystemen en de procedure voor het testen van de duurzaamheid van vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing betreft (PB L 259 van 27.9.2016, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie van 25 mei 2011 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en tot wijziging van de bijlagen I en III bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 167 van 25.6.2011, blz. 1).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 582/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) het inleidende gedeelte van de eerste alinea van punt 1.1.2 wordt vervangen door:

„Indien de fabrikant toestaat de motorenfamilie te laten functioneren op in de handel verkrijgbare brandstoffen die niet voldoen aan Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad (*), noch aan CEN-norm EN 228:2012 in het geval van loodvrije benzine of CEN-norm EN 590:2013 in het geval van diesel, zoals op FAME B100 (CEN-norm EN 14214), FAME-dieselmengsels B20/B30 (CEN-norm EN 16709), paraffinehoudende brandstof (CEN-norm EN 15940) of andere brandstoffen, moet de fabrikant niet alleen voldoen aan de voorschriften van punt 1.1.1, maar ook:

(* Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58).”;

b) in punt 1.1.2 wordt het volgende punt a1) ingevoegd:

„a1) de vermogenscorrectiefactor vaststellen voor elke krachtens punt 5.2.7 aangegeven brandstof, indien van toepassing.”;

c) punt 5.2.5, onder b), wordt vervangen door:

„b) 10 % bij het uitvoeren van de test van de wereldwijd geharmoniseerde cyclus in statische toestand (hierna WHSC-test genoemd) overeenkomstig bijlage III, met uitzondering van de fasen 1 en 13 (stationair draaien).”;

d) het volgende punt 5.2.7 wordt ingevoegd:

„5.2.7. Indien het verschil tussen de gemeten waarde van het motorkoppel bij een aangegeven, in de handel verkrijgbare brandstof en het koppel dat op basis van de in punt 5.2.1 gevraagde informatie is berekend, een van de in punt 5.2.5 vermelde waarden overschrijdt, wordt voor de motorenfamilie een vermogenscorrectiefactor bepaald voor elke aanvullende in de handel verkrijgbare brandstof die overeenkomstig punt 1.1.2 door de fabrikant wordt toegestaan. De correctiefactor wordt berekend als de verhouding tussen het gemiddelde op de in bijlage IX gespecificeerde referentiebrandstof gemeten maximumkoppel [Nm] en het gemiddelde op de aangegeven in de handel verkrijgbare brandstof gemeten maximumkoppel [Nm].”;

e) de punten 5.3.3 en 5.3.3.1 worden vervangen door:

„5.3.3. Naleving van het in punt 5.2.5 bedoelde voorschrift wordt voor de basismotor van een motorenfamilie aangetoond bij de bepaling van het motorvermogen overeenkomstig bijlage XIV en bij de uitvoering van de WHSC-test overeenkomstig bijlage III en van laboratoriumtests buiten de cyclus bij typegoedkeuring overeenkomstig bijlage VI, punt 6.

5.3.3.1. Naleving van het in punt 5.2.5 bedoelde voorschrift wordt voor elk lid van de motorenfamilie aangetoond bij de bepaling van het motorvermogen overeenkomstig bijlage XIV. Hiertoe worden aanvullende metingen uitgevoerd bij meerdere deellast- en toerentalwerkpunten (bijvoorbeeld bij de WHSC-teststanden en enkele aanvullende, willekeurig gekozen punten).”;

f) het volgende punt 5.3.3.2 wordt ingevoegd:

„5.3.3.2. Indien van toepassing wordt de vermogenscorrectiefactor voor de motorenfamilie, zoals bedoeld in punt 5.2.7, bepaald met de basismotor van de motorenfamilie.”;

g) in aanhangsel 5 wordt punt 1.5.2 van het addendum bij het EG-typegoedkeuringscertificaat vervangen door:

„1.5.2. Aanvullende gegevens, bv. de vermogenscorrectiefactor voor elke aangegeven brandstof (indien van toepassing).”;

h) in aanhangsel 7 wordt punt 1.5.2 van het addendum bij het EG-typegoedkeuringscertificaat vervangen door:

„1.5.2. Aanvullende gegevens, bv. de vermogenscorrectiefactor voor elke aangegeven brandstof (indien van toepassing).”.

2) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 4.4.2 wordt vervangen door:

„4.4.2. *Brandstof*

De testbrandstof moet in de handel verkrijgbare brandstof zijn die is opgenomen in Richtlijn 98/70/EG en de relevante CEN-normen of referentiebrandstof zoals omschreven in bijlage IX bij deze verordening.”;

b) het volgende punt 4.4.2.2 wordt ingevoegd:

„4.4.2.2. Er moeten brandstofmonsters worden genomen.”;

c) punt 4.5.3 wordt vervangen door:

„4.5.3. Voor voertuigen van categorie N₃ moet de rit bestaan uit ongeveer 30 % stadscyclus, 25 % plattelandscyclus en 45 % snelwegcyclus.”;

d) punt 4.6.5 wordt vervangen door:

„4.6.5. De testduur moet lang genoeg zijn om tussen vier en acht maal de arbeid te voltooien die tijdens de WHTC wordt uitgevoerd, of om tussen vier en acht maal de CO₂-referentiemassa in kg/cyclus in de WHTC te produceren, naargelang het geval.”;

e) aanhangsel 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) het volgende punt 4.2.1.1 wordt ingevoegd:

„4.2.1.1. Berekening van de specifieke emissies voor een aangegeven in de handel verkrijgbare brandstof

Indien een test overeenkomstig deze bijlage is uitgevoerd met een in bijlage I, aanhangsel 4, deel 1, punt 3.2.2.2.1, aangegeven in de handel verkrijgbare brandstof, dan worden de specifieke emissies e_{gas} (mg/kWh) voor elk venster en elke verontreinigende stof berekend door vermenigvuldiging van de niet-gecorrigeerde specifieke emissies met de krachtens bijlage I, punt 1.1.2, a1), bepaalde vermogenscorrectiefactor.”;

ii) punt 4.2.2.2.2 wordt vervangen door:

„4.2.2.2.2. De test moet ongeldig worden verklaard indien het percentage geldige vensters minder dan 50 % bedraagt of indien er na toepassing van de regel van het 90e percentiel in de stadscyclus geen geldige vensters met betrekking tot stikstofoxiden (NO_x) over zijn.”;

f) in aanhangsel 4 wordt het volgende punt 2.1.1 ingevoegd:

„2.1.1. Indien voor de test een in bijlage I, aanhangsel 4, deel 1, punt 3.2.2.2.1, aangegeven in de handel verkrijgbare brandstof wordt gebruikt, wordt het koppelsignaal van de ECU gedeeld door de correctiefactor, voordat de verificatie met het referentiemaximum van de koppelcurve wordt verricht met die brandstof.”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 29 juni 2018.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER