

Rzeczywista emisja z silników diesla

Utworzono: środa, 04, listopad 2015 10:40



Pod koniec października, podczas posiedzenia Komisji Technicznej Pojazdów Mechanicznych, państwa członkowskie UE przegłosowały znaczną większością głosów wprowadzenie testów, które będą mierzyć rzeczywistą emisję zanieczyszczeń samochodów z silnikiem diesla. Badania laboratoryjne nie odzwierciedlają bowiem ilości zanieczyszczeń emitowanych podczas jazdy w rzeczywistych warunkach.

Państwa członkowskie uzgodniły, że nowe testy mierzące rzeczywisty poziom emisji (RDE – real driving emissions) mają obowiązywać od 1 stycznia 2017 roku. Na tej podstawie nowe modele samochodów będą wprowadzane do obrotu.

Komisarz Elżbieta Bieńkowska, odpowiedzialna za rynek wewnętrzny, przemysł i przedsiębiorczość, stwierdziła, że konieczny jest przegląd rozporządzenia ramowego w sprawie homologacji i nadzór rynku pojazdów silnikowych. Powstać ma propozycja wzmocnienia systemu homologacji i uniezależnienia badań technicznych.

Uzgodniono, że nowy test RDE będzie mieć wiążący wpływ na homologację wydawaną przez władze krajowe od września 2017 roku dla nowo dopuszczanych typów pojazdów, a od września 2019 roku dla wszystkich nowych pojazdów.

Państwa członkowskie stwierdziły, że producenci samochodów muszą zmniejszyć rozbieżność między wielkością emisji mierzoną w warunkach laboratoryjnych i rzeczywistych. Wyznaczono dwa etapy:

- w pierwszym producenci będą musieli obniżyć rozbieżności do max. 110 proc. dla nowych modeli od września 2017 roku i wszystkich nowych pojazdów od września 2019 roku,
- w drugim etapie rozbieżność może wynosić co najwyżej 50 proc. od stycznia 2020 roku dla nowych modeli i od stycznia 2021 dla wszystkich nowych samochodów.

Ta dozwolona rozbieżność (110 i 50 proc.) w testach laboratoryjnych i rzeczywistych jest znacznie mniejsza od występującej obecnie, tj. średnio 400 proc.

Rzeczywista emisja z silników diesla

Utworzono: środa, 04, listopad 2015 10:40

W ciągu ostatnich kilku lat Komisja Europejska pracuje nad zaostrzeniem procedur testowania i ograniczeniem emisji tlenków azotu. Limity emisji dla tlenków azotu w pojazdach z silnikami diesla były obniżane od 2000 roku:

- styczeń 2000 – 500 mg/km (Euro 3),
- styczeń 2005 – 250 mg/km (Euro 4),
- wrzesień 2009 – 180 mg/km (Euro 5),
- wrzesień 2014 – 80 mg/km (Euro 6).

Dzięki wprowadzeniu nowych metod badawczych limity mają być w końcu przestrzegane: zgodnie z danymi KE, obecnie produkowane samochody z silnikiem diesla przekraczają normę Euro 6 i wyznaczone limity emisji tlenków azotu około 4-5 razy (w warunkach rzeczywistych w porównaniu do wyników badań laboratoryjnych).

Wprowadzenie nowej procedury testowej RDE przegłosowała w maju br. komisja regulacyjna Komitetu Technicznego Pojazdów Samochodowych. Procedura RDE uzupełni testy laboratoryjne w zakresie poziomu emisji tlenków azotu, a w późniejszym etapie także cząstek pyłu PM. Procedura będzie polegała na pomiarze emisji zanieczyszczeń podczas jazdy po prawdziwej drodze, włącznie z przyspieszaniem i hamowaniem. Badania będą wykonywane za pomocą przenośnych urządzeń podłączonych do samochodu.

Źródło: KE

Tł. IH