Norma 6D ISC-FCM. Jak wpłynie na transport?

data aktualizacji: 2021.01.13



Styczeń 2021 roku przyniósł zmiany dla producentów pojazdów osobowych, które od początku roku, jeżeli mają poruszać się po Unii Europejskiej, muszą spełniać normę emisji 6 D-ISC-FCM. Podobny los czeka samochody ciężarowe. Od roku 2022 rejestrowane oraz produkowane modele pojazdów będą musiały spełniać wymogi ekologiczne nie tylko na taśmie produkcyjnej, ale i po dłuższym czasie eksploatacji.

Historycznie pierwsza norma Euro 1 została wprowadzona w 1993 roku i skłoniła producentów do stosowania na szeroką skalę katalizatorów pomagających oczyszczać spaliny. W miarę upływu czasu kolejne normy standaryzowały emisję w samochodach osobowych i ciężarowych. We wrześniu 2018 roku wprowadzono tymczasową normę Euro 6D-Temp, która regulowała sposób wykonywania testów emisji spalin, przygotowując grunt pod kolejne nowe wersje przepisów.

Norma 6D ISC-FCM (In Service Conformity; Fuel Consumption Monitoring) to nic innego, jak rozwinięcie obowiązującej od 2014 roku normy Euro 6. Główna zmiana dotyczy wymogu prowadzenia badań emisji szkodliwych substancji nie tylko w fabryce, ale również na drodze. W praktyce zobowiązuje ona producentów do wypuszczania na rynek samochodów, które będą odpowiadały standardom ekologicznym pomimo zużycia. Z technologicznego punktu widzenia oznacza to, że od 1 stycznia 2021 r. pojazdy osobowe muszą posiadać na pokładzie aparaturę monitorującą konsumpcję paliwa. Na podstawie jej odczytów można będzie stwierdzić, jak auto spisuje się w warunkach drogowych w porównaniu do deklarowanych przez producenta wartości. Producenci samochodów ciężarowych mają jeszcze 12 miesięcy by przygotować swoje najnowsze konstrukcje do nowych wymogów.

Co ważne, w kwestii maksymalnych norm emisji tlenków azotu norma 6D ISC-FCM dopuszcza te same wartości co poprzednie, czyli 6D-Temp i 6B. Zmiana dotyczy jednak przekroczenia tych wskaźników podczas jazdy w ruchu drogowym. O ile wcześniej samochód mógł przekroczyć normę o

2,1 razy, obecne restrykcję definiują tę liczbę na poziomie 1,43. Ale to nie koniec. Nowy współczynnik jest przejściowy, a jego zaostrzenie przewidywane jest na 2023 rok. Ma to związek z planami wprowadzenie docelowej normy Euro 7, która, zdaniem wielu, oznacza śmierć silnika spalinowego.

> – *Normy emisji się nie zmieniają, zmienia się jednak podejście do ich przekraczania w trakcie użytkowania pojazdów i w miarę ich zużycia. Należy przy tym pamiętać, że za nowymi przepisami nie nadążają kwestie regulujące uprawnienia kontrolowania tych norm. Wciąż nie ustalono ostatecznie, kto miał*by zarządzać danymi i wynikami, które zostaną wygenerowane w efekcie połączenia aparatury diagnostycznej do pojazdu – komentuje Tomasz Czyż, ekspert GBox, Grupa INELO.

Euro 6D w TSL: bez zaskoczeń

Przewoźnicy obsługujący trasy międzynarodowe jeżdżą pojazdami ze standardami Euro 5 lub 6. Zapowiedzi wprowadzenia normy nie są więc dla nich zaskoczeniem, tak samo jak dla producentów pojazdów ciężarowych, którzy już od 2 lat oferowali ciężarówki spełniające obowiązujące wkrótce normy. W branży TSL wzrasta też popularność pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi takimi jak LNG. Również elektromobilność coraz śmielej wkracza do transportu ciężkiego, choć „regularne" użycie pojazdów ciężarowych zasilanych prądem zdaje się być jeszcze melodią przyszłości. Podkreśla się, że możliwym scenariuszem jest wdrożenie do przewozów hybryd, które pozwolą zmniejszyć emisję, a także spełniać kolejne normy.

> – *Najtrudniejsze dla przewoźników może być utrzymywanie stanu technicznego aut na odpowiednim poziomie. Stopień skomplikowania układów oczyszczania spalin rośnie, co często zwiększa ich awaryjność. Koszty napraw mogą sięgać nawet kilkunastu tysięcy złotych, a jakiekolwiek manipulacje i nielegalne wyłączanie zostaną natychmiast wykryte przez coraz doskonalsze urządzenia diagnostyczne* – podsumowuje Tomasz Czyż.

Wirus nie opóźni normy

Wbrew oczekiwaniom, pandemia koronawirusa nie opóźniła wprowadzenia normy w Unii Europejskiej. Stało się tak pomimo głośnego sprzeciwu dealerów samochodowych, którzy przed końcem roku masowo wyprzedawali spełniające jeszcze normy pojazdy, a po 1 stycznia zostali zmuszeni do zarejestrowania pozostałych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Zupełnie inaczej na zmiany regulacyjne zareagowały władze Chin, które niezależnie od UE wprowadzają na swoim terenie analogiczny do europejskich regulacji standard China 6. Wdrażana w dwóch fazach zmiana (jej pierwszy etap dotyczył znormalizowania emisji, a drugi zaimplementowania mechanizmów diagnostycznych w pojazdach) została rozciągnięta w czasie właśnie ze względu na pandemię.[1]

> – *Choć sytuacja na rynku jest trudna, przewidujemy, że wprowadzenie normy, tak jak nie ominęło producentów samochodów osobowych, zostanie również terminowo wdrożone w segmencie samochodów ciężarowych. Jest jednak wąska grupa aut, których te standardy nie będą dotyczyć. Mowa o bankowozach i pojazdach do przewozu osób niepełnosprawnych, ale również o producentach, którzy z taśmy wypuszczają w skali roku mniej niż tysiąc aut* – dodaje Tomasz Czyż.

[1] https://www.fuelsandlubes.com/china-delays-china-6-emissions-standards-implementation-january-2021/

Źródło: