ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/22 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Οκτωβρίου 2019

για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παρακολούθηση των εκπομπών CO_2 από καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 ([1]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 8 και το άρθρο 15 παράγραφος 8,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 όλα τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα υπόκεινται σε νέα κανονιστική διαδικασία δοκιμών για τη μέτρηση των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου, δηλαδή την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP), που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([2]), και αντικαθιστά τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής ([3]). Ως εκ τούτου, για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου από οχήματα της κατηγορίας N1 τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου με διαδικασία πολλαπλών σταδίων καταρτίστηκε νέα μεθοδολογία, η οποία παρατίθεται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]).

(2) Ενόψει της κατάργησης του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 από την 1η Ιανουαρίου 2020, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι η ίδια μεθοδολογία προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631.

(3) Το παράρτημα III μέρος Β σημείο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 προβλέπει ότι οι ειδικές εκπομπές CO_2 οχημάτων πολλαπλών σταδίων αποδίδονται στον κατασκευαστή του οχήματος βάσης. Για να μπορεί ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης να σχεδιάσει αποτελεσματικά και με επαρκή βεβαιότητα τη συμμόρφωσή του με τους στόχους ειδικών εκπομπών, θα πρέπει να καθοριστεί μια μεθοδολογία η οποία θα διασφαλίζει ότι οι εκπομπές CO_2 και η μάζα ολοκληρωμένων οχημάτων που αποδίδονται στον εν λόγω κατασκευαστή είναι γνωστές κατά τη στιγμή της παραγωγής και της πώλησης του οχήματος βάσης είτε πλήρους είτε ημιτελούς, και όχι μόνο κατά τη στιγμή διάθεσης στην αγορά του ολοκληρωμένου οχήματος από τον κατασκευαστή του τελικού σταδίου.

([1]) ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1).

(4) Επομένως, παρέχεται ειδική μεθοδολογία για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 ενός ημιτελούς οχήματος βάσης, σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να χρησιμοποιείται η μέθοδος παρεμβολής που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Οι τιμές εκπομπών CO_2 και μάζας που προσδιορίζονται με τον τρόπο αυτό θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικές των ειδικών εκπομπών CO_2 και της μάζας σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας που θα προσδιοριστούν για το ολοκληρωμένο όχημα. Επομένως, για λόγους συνέπειας, κατά τον υπολογισμό του στόχου ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή του οχήματος βάσης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι τιμές μάζας που προσδιορίζονται σύμφωνα με την εν λόγω μεθοδολογία.

(5) Ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης θα πρέπει να υποβάλλει στην Επιτροπή τις τιμές εισόδου που χρησιμοποιούνται για τη μέθοδο παρεμβολής καθώς και τις προκύπτουσες τιμές εκπομπών CO_2 και μάζας των ημιτελών οχημάτων βάσης. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να υποβάλλουν στην Επιτροπή τις ειδικές εκπομπές CO_2 και τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των ολοκληρωμένων οχημάτων.

(6) Βάσει των εν λόγω υποβαλλόμενων στοιχείων, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί σε συνεχή βάση την αντιπροσωπευτικότητα των εκπομπών παρακολούθησης CO_2 του οχήματος βάσης και να ενημερώνει τους κατασκευαστές σχετικά με τυχόν αποκλίσεις που διαπιστώνει. Σε περίπτωση σημαντικής και διαρκούς απόκλισης μεταξύ του μέσου όρου των τιμών παρακολούθησης CO_2 των οχημάτων βάσης και του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών CO_2 των ολοκληρωμένων οχημάτων, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι τιμές των ολοκληρωμένων οχημάτων για να προσδιορίζεται κατά πόσον οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τους οικείους στόχους ειδικών εκπομπών.

(7) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2020, είναι σκόπιμο να διασφαλιστεί ότι ο παρών κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ σε ημερομηνία όσο το δυνατόν πλησιέστερη στην εν λόγω ημερομηνία.

(8) Κατά συνέπεια, τα παραρτήματα I και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθούν ανάλογα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 31 Οκτωβρίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιούνται ως εξής:

1) Στο παράρτημα I μέρος Β σημείο 4, ο ορισμός της «$M_ø$» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Mø είναι η μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας (M) των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό έτος-στόχο, σε χιλιόγραμμα (kg)·

Όπου:

— στην περίπτωση πλήρους οχήματος, M είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του εν λόγω οχήματος,

— στην περίπτωση πλήρους βασικού οχήματος που συνδέεται με ολοκληρωμένο όχημα, M είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του εν λόγω οχήματος βάσης,

— στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που συνδέεται με ολοκληρωμένο όχημα, M είναι η μάζα παρακολούθησης (M_{mon}) του εν λόγω οχήματος βάσης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας με τον ακόλουθο τύπο:

$$M_{mon} = MRO_{base} \times B_0$$

Όπου:

MRO_{base} είναι η μάζα του οχήματος βάσης σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·

B_0 όπως ορίζεται στο παράρτημα III μέρος Α σημείο 1.2.4 στοιχείο α).».

2) Στο παράρτημα III, το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2. Ολοκληρωμένα οχήματα ταξινομημένα ως οχήματα N1

1.2.1. Υποβολή δεδομένων από τα κράτη μέλη

Ο μορφότυπος που ορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2 χρησιμοποιείται για την υποβολή δεδομένων σχετικά με τα ολοκληρωμένα οχήματα N1.

Ο αριθμός ταυτοποίησης οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 1.1 στοιχείο ιε) δεν δημοσιοποιείται.

1.2.1.1. Ολοκληρωμένα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008

Για το ημερολογιακό έτος 2020, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα όσον αφορά τα εξής:

α) το ημιτελές όχημα βάσης: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στο σημείο 1.1 στοιχεία α), β), γ), δ), ε), ζ), η), θ), ιδ) και ιε), ή, αντί των δεδομένων που προσδιορίζονται στα στοιχεία η) και θ), την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα που παρέχεται στο πλαίσιο των στοιχείων της έγκρισης τύπου που προβλέπονται στο παράρτημα I σημείο 2.17.2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

β) το πλήρες όχημα βάσης: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στο σημείο 1.1 στοιχεία α), β), γ), δ), ε), ζ), η), θ), ιδ) και ιε)·

γ) το ολοκληρωμένο όχημα: τα δεδομένα που προσδιορίζονται στο σημείο 1.1 στοιχεία α), στ), ζ), η), ι), ια), ιβ), ιγ) και ιε).

Αν οποιοδήποτε από τα δεδομένα που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) του πρώτου εδαφίου δεν είναι δυνατόν να παρασχεθούν για το όχημα βάσης, τα κράτη μέλη παρέχουν, αντ' αυτών, τα δεδομένα για το ολοκληρωμένο όχημα.

1.2.1.2. Ολοκληρωμένα οχήματα κατηγορίας N1 που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151

Για κάθε νέο ολοκληρωμένο όχημα που ταξινομείται το 2020 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη, τα κράτη μέλη αναφέρουν τουλάχιστον τα λεπτομερή δεδομένα που προσδιορίζονται στο σημείο 1.1 στοιχεία α), στ), ζ), η), ιε), ιστ) και ιη).

1.2.2. Υποβολή δεδομένων από τους κατασκευαστές

Για κάθε νέο ολοκληρωμένο όχημα της κατηγορίας N1, το οποίο έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 και ταξινομείται το 2020 και τα επόμενα ημερολογιακά έτη, ο κατασκευαστής του σχετικού βασικού οχήματος υποβάλλει στην Επιτροπή έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το 2021, τα ακόλουθα δεδομένα σχετικά με το όχημα βάσης:

α) όταν το ολοκληρωμένο όχημα βασίζεται σε ημιτελές όχημα βάσης:

i) τον αριθμό ταυτοποίησης οχήματος·

ii) τον αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας οχήματος όπως αναφέρεται στο παράρτημα XXI σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·

iii) τις εκπομπές παρακολούθησης CO_2 σύμφωνα με το σημείο 1.2.4·

iv) το εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας, προσδιορίζοντας την εφαρμοζόμενη επιλογή όπως αναφέρεται στο σημείο 1.2.4 στοιχείο γ)·

v) την αντίσταση κύλισης, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.2.4 στοιχείο β)·

vi) τη μάζα παρακολούθησης, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος B σημείο 4.1·

vii) τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας·

viii) την αντιπροσωπευτική μάζα του φορτίου του οχήματος όπως ορίζεται στο σημείο 1.2.4 στοιχείο α).

β) όταν το ολοκληρωμένο όχημα βασίζεται σε πλήρες όχημα βάσης:

i) τον αριθμό ταυτοποίησης οχήματος·

ii) τον αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας οχήματος όπως αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο ii) της παρούσας παραγράφου·

iii) τις ειδικές εκπομπές CO_2 του οχήματος βάσης·

iv) τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας.

1.2.3. Υπολογισμός των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 και του στόχου ειδικών εκπομπών

Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τις τιμές που αναφέρονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης σύμφωνα με το σημείο 1.2.2 για τον υπολογισμό των οικείων μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 και του στόχου ειδικών εκπομπών κατά το ημερολογιακό έτος στο οποίο ταξινομείται το σχετικό ολοκληρωμένο όχημα, εκτός εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.2.5, οπότε χρησιμοποιούνται τα δεδομένα για τα ολοκληρωμένα οχήματα.

Στην περίπτωση που ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης δεν υποβάλλει τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1.2.2, για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 και του στόχου ειδικών εκπομπών του σχετικού κατασκευαστή χρησιμοποιούνται οι ειδικές εκπομπές CO_2 που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το σημείο 1.2.1 όσον αφορά το σχετικό ολοκληρωμένο όχημα.

1.2.4. Υπολογισμός των εκπομπών παρακολούθησης CO_2 στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων βάσης

Ο κατασκευαστής υπολογίζει, αρχής γενομένης από το ημερολογιακό έτος 2020, τις εκπομπές παρακολούθησης CO_2 για κάθε μεμονωμένο ημιτελές όχημα βάσης του, σύμφωνα με τη μέθοδο παρεμβολής που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημεία 3.2.3.2 ή 3.2.4 του του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, χρησιμοποιώντας την ίδια μέθοδο μ' αυτή που χρησιμοποιήθηκε για την έγκριση τύπου ΕΚ του οχήματος βάσης όσον αφορά τις εκπομπές του, της οποίας οι όροι καθορίζονται στα εν λόγω σημεία με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

α) Μάζα μεμονωμένου οχήματος

Ο όρος "TM_{ind}" που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημεία 3.2.3.2.2.1.ή 3.2.4.1.1.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 αντικαθίσταται από την εξ ορισμού μάζα του βασικού οχήματος, DM_{base}. Όταν η DM_{base} είναι μικρότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος χαμηλών τιμών, TM_L, της οικογένειας παρεμβολής, η TM_{ind} αντικαθίσταται από την TM_L. Όταν η DM_{base} είναι υψηλότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος υψηλών τιμών, TM_H, της οικογένειας παρεμβολής, η TM_{ind} αντικαθίσταται από την TM_H.

Η τιμή DM_{base} καθορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25\ kg + M_{VL}$$

Όπου:

MRO_{base} είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης όπως ορίζεται στο παράρτημα XXI σημείο 3.2.5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·

B_0 είναι η τιμή μάζας αμαξώματος 1,375·

M_{VL} είναι η αντιπροσωπευτική μάζα του φορτίου του οχήματος, που σημαίνει 28 τοις εκατό του μέγιστου φορτίου οχήματος, όπου το μέγιστο φορτίο οχήματος ορίζεται ως η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μείον τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης πολλαπλασιασμένη επί B_0, μείον 25 kg.

Η τιμή B_0 προσαρμόζεται έως τις 31 Οκτωβρίου 2021 με βάση τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των ημιτελών οχημάτων βάσης για όλα τα ολοκληρωμένα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί κατά τα ημερολογιακά έτη 2018, 2019 και 2020, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τους παρακάτω τύπους. Η εν λόγω νέα τιμή B_0 ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.

Τύπος 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Όπου:

A_i είναι η τιμή A_y όπως υπολογίζεται στον τύπο 2 για το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος·

n_i είναι ο αριθμός των ημιτελών οχημάτων βάσης που σχετίζονται με τα ολοκληρωμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος·

Τύπος 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^{n} M_{fi}}{\sum_{i=1}^{n} M_{bi}}$$

Όπου:

A_y είναι ο μέσος όρος της αναλογίας μεταξύ M_{fi} και M_{bi} για καθένα από τα ημερολογιακά έτη 2018 έως 2020·

M_{fi} είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ημιτελούς οχήματος βάσης προσαυξημένη κατά την εξ ορισμού προστιθέμενη μάζα όπως ορίζεται στο παράρτημα XII τμήμα 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008·

M_{fi} είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ημιτελούς οχήματος βάσης·

n είναι ο αριθμός των ημιτελών οχημάτων βάσης που σχετίζονται με τα ολοκληρωμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν κατά το ημερολογιακό έτος.

β) Αντίσταση κύλισης μεμονωμένου οχήματος

Η αντίσταση κύλισης του οχήματος βάσης χρησιμοποιείται για τους σκοπούς του παραρτήματος XXI υποπαράρτημα 7 σημείο 3.2.3.2.2.2 ή 3.2.4.1.1.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

γ) Εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, ο κατασκευαστής προσδιορίζει τον όρο "Af" που αναφέρεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 σημείο 3.2.3.2.2.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 σύμφωνα με μία από τις ακόλουθες επιλογές:

i) εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του αντιπροσωπευτικού οχήματος της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού σε m^2·

ii) μέση τιμή του εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας οχήματος υψηλών τιμών και του οχήματος χαμηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής σε m^2·

iii) εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής, στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιείται η μέθοδος παρεμβολής, σε m^2.

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης το οποίο δεν ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, χρησιμοποιείται η τιμή εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής.

1.2.5. Αντιπροσωπευτικότητα της τιμής παρακολούθησης CO_2

Η Επιτροπή αξιολογεί ετησίως την αντιπροσωπευτικότητα του μέσου όρου των εκπομπών παρακολούθησης CO_2 που δηλώνονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης σε σύγκριση με τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO_2 των σχετικών ολοκληρωμένων οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος. Η Επιτροπή ενημερώνει τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης για τις αποκλίσεις που διαπιστώνονται μεταξύ των εν λόγω τιμών.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί απόκλιση κατά 4 % ή περισσότερο κατά δύο διαδοχικά ημερολογιακά έτη, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τον μέσο όρο των ειδικών εκπομπών CO_2 των ολοκληρωμένων οχημάτων κατά το επόμενο ημερολογιακό έτος για να υπολογίσει τις μέσες ειδικές εκπομπές CO_2 του κατασκευαστή του οχήματος βάσης ή του συνδυασμού κατά το εν λόγω έτος.».

β) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 1 λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που εκδίδεται από τον κατασκευαστή του σχετικού ελαφρού επαγγελματικού οχήματος ή συμφωνούν με το πιστοποιητικό αυτό. Τα στοιχεία που δεν είναι διαθέσιμα στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης θα λαμβάνονται από την τεκμηρίωση της έγκρισης τύπου ή από τις πληροφορίες που υποβάλλονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης σύμφωνα με το σημείο 1.2.3. Τα κράτη μέλη θέτουν σε εφαρμογή τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν επαρκή ακρίβεια στη διαδικασία παρακολούθησης. Όταν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ορίζει τόσο κατώτατη όσο και ανώτατη μάζα για ελαφρύ επαγγελματικό όχημα, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνο την ανώτατη αριθμητική τιμή για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στην περίπτωση οχημάτων διπλής τροφοδοσίας (βενζίνης-αερίου) στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων σημειώνονται οι ειδικές εκπομπές CO_2 και για τα δύο είδη καυσίμου, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μόνο την τιμή που αφορά το αέριο.».