II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/1347 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 2017

για τη διόρθωση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, 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 ([1]), και ιδίως το άρθρο 8 και το άρθρο 14 παράγραφος 3,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) ([2]), και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ ([3]), και ιδίως του άρθρου 5 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2007/46/ΕΚ θεσπίζει πλαίσιο για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά. Αρκετά στοιχεία του εν λόγω πλαισίου, ειδικότερα όσον αφορά το δελτίο πληροφοριών του κατασκευαστή, τις εκθέσεις δοκιμών, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τις προϋποθέσεις έγκρισης τύπου, πρέπει να προσαρμοστούν, ώστε να λαμβάνουν υπόψη τον νέο κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([4]).

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 προβλέπουν τη συμμόρφωση των νέων ελαφρών και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, αντίστοιχα, με ορισμένα όρια εκπομπών και ορίζουν πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος.

([1]) ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.
([4]) 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) Όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, θεσπίστηκαν, μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής ([1]), ορισμένες συγκεκριμένες τεχνικές διατάξεις αναγκαίες για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009. Ορισμένα τεχνικά σφάλματα που περιέχονται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 πρέπει να διορθωθούν, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή του.

(4) Όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, θεσπίστηκαν, μέσω του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής ([2]) και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, ορισμένες συγκεκριμένες τεχνικές διατάξεις αναγκαίες για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1221 της Επιτροπής ([3]) εισήγαγε νέα διαδικασία για τις εξατμιστικές εκπομπές μέσω τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 ευθυγράμμισε τη διαδικασία έγκρισης τύπου με την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) που καθορίζεται στον παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό (GTR) αριθ. 15 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ).

(5) Όσον αφορά τη νέα διαδικασία δοκιμής για τις εξατμιστικές εκπομπές, θα πρέπει να διευκρινιστεί η ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων που εισάγει ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1221. Η νέα διαδικασία δοκιμής θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική στην Ένωση για όλες τις νέες εγκρίσεις τύπου και την πρώτη ταξινόμηση οχημάτων από την 1η Σεπτεμβρίου 2019.

(6) Όσον αφορά τη νέα διαδικασία WLTP, πρέπει να διορθωθούν ορισμένα τεχνικά σφάλματα που περιέχονται στα άρθρα 2 και 15 και στα παραρτήματα I, IIIA, V, VII, VIII, XII και XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή της.

(7) Επιπλέον, θα πρέπει να διευκρινιστούν οι διατάξεις για την οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού της διαδικασίας δοκιμής WLTP.

(8) Οι διορθώσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους, καθώς είναι απαραίτητες στο σύνολό τους για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των αντίστοιχων μέτρων έγκρισης τύπου.

(9) Συνεπώς, θα πρέπει να διορθωθούν αναλόγως η οδηγία 2007/46/ΕΚ, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 715/2007, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011, ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1221 και ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151.

(10) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ επειγόντως, δεδομένης της ανάγκης να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1221 και του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

(11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Διόρθωση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ

Τα παραρτήματα I, VIII, IX και XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ διορθώνονται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011

Τα παραρτήματα I, II και X του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 διορθώνονται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1).

([2]) 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).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1221 της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2017, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τη μεθοδολογία για τον καθορισμό των εξατμιστικών εκπομπών (δοκιμή τύπου 4) (ΕΕ L 174 της 7.7.2017, σ. 3).

Άρθρο 3

Διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1221

Στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1221, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2019.».

Άρθρο 4

Διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 διορθώνεται ως εξής:

1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. "οδομετρητής": το όργανο που δείχνει στον οδηγό τη συνολική απόσταση που έχει καλύψει το όχημα από την κατασκευή του·»·

β) το σημείο 33 καταργείται·

γ) τα σημεία 47 και 48 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«47. "*μονοστρωματική δεξαμενή*": δεξαμενή καυσίμου που είναι κατασκευασμένη με ένα μόνο στρώμα υλικού, εξαιρουμένων των μεταλλικών δεξαμενών αλλά συμπεριλαμβανομένων των φθοριωμένων/σουλφονωμένων υλικών·

48. "*πολυστρωματική δεξαμενή*": δεξαμενή καυσίμου κατασκευασμένη με τουλάχιστον δύο διαφορετικά στρώματα υλικών, ένα από τα οποία είναι υλικό φραγμού από υδρογονάνθρακα·»·

δ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 49:

«49. "κατηγορία αδράνειας": η κατηγορία μαζών δοκιμής του οχήματος που αντιστοιχεί σε ισοδύναμη αδράνεια του πίνακα Α4α/3 του παραρτήματος 4α του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 όταν η μάζα δοκιμής ισούται με τη μάζα αναφοράς.».

2) Το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2017 για οχήματα κατηγορίας Μ1, Μ2 και κατηγορίας Ν1 κλάσης Ι και από την 1η Σεπτεμβρίου 2018 για οχήματα κατηγορίας Ν1 κλάσης ΙΙ και ΙΙΙ και κατηγορίας Ν2, οι εθνικές αρχές, για λόγους που αφορούν τις εκπομπές ή την κατανάλωση καυσίμου, θα αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου, όσον αφορά νέους τύπους οχημάτων οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Για νέες εγκρίσεις τύπου που ζητούνται πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 και εφόσον ζητηθεί από τον κατασκευαστή, για τον καθορισμό των εξατμιστικών εκπομπών του οχήματος μπορεί να εφαρμοστεί η διαδικασία δοκιμής για τις εξατμιστικές εκπομπές που ορίζεται στο παράρτημα 7 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 αντί της διαδικασίας του παραρτήματος VI του παρόντος κανονισμού.

3. Με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2018 για οχήματα κατηγορίας Μ1, Μ2 και κατηγορίας Ν1 κλάσης Ι και από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 για οχήματα κατηγορίας Ν1 κλάσης ΙΙ και ΙΙΙ και κατηγορίας Ν2, οι εθνικές αρχές, για λόγους που αφορούν τις εκπομπές ή την κατανάλωση καυσίμου, για νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θα θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και θα απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.

Για νέα οχήματα που ταξινομούνται πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 και εφόσον ζητηθεί από τον κατασκευαστή, για τον καθορισμό των εξατμιστικών εκπομπών του οχήματος μπορεί να εφαρμοστεί η διαδικασία δοκιμής για τις εξατμιστικές εκπομπές που ορίζεται στο παράρτημα 7 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 αντί της διαδικασίας του παραρτήματος VI του παρόντος κανονισμού.»·

β) το στοιχείο α) της παραγράφου 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) η εγκρίνουσα αρχή αναγνωρίζει δοκιμές τύπου 1/Ι που διενεργούνται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 έως 3 έτη μετά τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για την παραγωγή φθαρμένων ή ελαττωματικών κατασκευαστικών στοιχείων για την προσομοίωση αστοχιών με σκοπό την εκτίμηση των απαιτήσεων του παραρτήματος XI του παρόντος κανονισμού·»·

γ) στην παράγραφο 5 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) οι εγκρίνουσες αρχές αναγνωρίζουν επιδείξεις ανθεκτικότητας στις περιπτώσεις όπου η πρώτη δοκιμή τύπου 1/Ι διενεργήθηκε και ολοκληρώθηκε σύμφωνα με το παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 έως 3 έτη μετά τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ως ισοδύναμες για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του παραρτήματος VII του παρόντος κανονισμού.».

3) Τα παραρτήματα I, IIIA, V, VI, VII, VIII, XII και XXI διορθώνονται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη 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, 13 Ιουλίου 2017.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Η οδηγία 2007/46/ΕΚ διορθώνεται ως εξής:

1) Το παράρτημα Ι διορθώνεται ως εξής:

α) Το σημείο 3.2.12.2.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.12.2.1.3. Τύπος καταλυτικής δράσης: … [οξείδωση, τριοδική κατάλυση, παγίδα NOx φτωχού μείγματος, σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (SCR), καταλύτης NOx φτωχού μείγματος ή άλλο]»·

β) Η αρίθμηση του σημείου «3.2.12.7.6.3.» αλλάζει σε «3.2.12.2.7.6.3.»·

γ) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«3.5.7.2.1.1.0. Όχημα υψηλών τιμών (High) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.1.2.0. Όχημα χαμηλών τιμών (Low) (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.2.1.0. Όχημα υψηλών τιμών (High) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.2.2.0. Όχημα χαμηλών τιμών (Low) (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.2.3.0. Όχημα M (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.3.1.0. Όχημα υψηλών τιμών (High) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.3.2.0. Όχημα χαμηλών τιμών (Low) (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.3.3.0. Όχημα M (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km».

2) Το παράρτημα VIII διορθώνεται ως εξής:

α) στον πίνακα «Δοκιμή διόρθωσης θερμοκρασίας περιβάλλοντος (ATCT)» του σημείου 2.1.1 διαγράφεται η στήλη «Οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού»·

β) διαγράφεται ο τρίτος πίνακας του σημείου 3.1 με τις στήλες «Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού» και «Παραλλαγή/Εκδόσεις»·

γ) στον τέταρτο πίνακα «Αποτελέσματα» του σημείου 3.1 διαγράφεται η στήλη «Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού»·

δ) στο τέλος του πίνακα «Αποτελέσματα» του σημείου 3.1 προστίθεται η ακόλουθη σειρά:

«Μετωπική επιφάνεια (m^2) (μόνο για οχήματα της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)»			

ε) διαγράφεται η υποσημείωση 23 στο σημείο 3.1·

στ) η τελευταία γραμμή του σημείου 3.1 κάτω από τον πίνακα «Αποτελέσματα» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Επαναλάβετε για κάθε οικογένεια παρεμβολής.»·

ζ) διαγράφεται ο τρίτος πίνακας του σημείου 3.2 με τις στήλες «Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού» και «Παραλλαγή/Εκδόσεις»·

η) στον τέταρτο πίνακα «Αποτελέσματα» του σημείου 3.2 διαγράφεται η στήλη «Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού»·

θ) η τελευταία σειρά του πίνακα «Αποτελέσματα» στο σημείο 3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μετωπική επιφάνεια (m^2) (μόνο για οχήματα της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)»			

ι) διαγράφεται ο τρίτος πίνακας του σημείου 3.3 με τις στήλες «Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού» και «Παραλλαγή/Εκδόσεις»·

ια) στον τέταρτο πίνακα «Αποτελέσματα» του σημείου 3.3 διαγράφεται η στήλη «Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα»·

ιβ) η τελευταία σειρά του πίνακα «Αποτελέσματα» στο σημείο 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μετωπική επιφάνεια (m^2) (μόνο για οχήματα της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)»			

ιγ) το σημείο 3.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.5 Έκθεση/-εις αποτελεσμάτων του εργαλείου συσχετισμού σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.

Επαναλάβετε για κάθε οικογένεια παρεμβολής:

Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής (υποσημείωση: "Αριθμός έγκρισης τύπου + αύξων αριθμός οικογένειας παρεμβολής"): …

Έκθεση VH: …

Έκθεση VL (εφόσον έχει εφαρμογή): …

3.5.1. Συντελεστής απόκλισης (εφόσον έχει εφαρμογή)

Επαναλάβετε για κάθε οικογένεια παρεμβολής:

Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής (υποσημείωση: "Αριθμός έγκρισης τύπου + αύξων αριθμός οικογένειας παρεμβολής"): …

3.5.2. Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον έχει εφαρμογή)

Επαναλάβετε για κάθε οικογένεια παρεμβολής:

Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας παρεμβολής (υποσημείωση: "Αριθμός έγκρισης τύπου + αύξων αριθμός οικογένειας παρεμβολής"): …».

3) Το παράρτημα IX διορθώνεται ως εξής:

α) στο μέρος II, *Ημιτελή οχήματα, 2η πλευρά*, «κατηγορία οχήματος M1», «κατηγορία οχήματος N1», «κατηγορία οχήματος M2» και «κατηγορία οχήματος N2», το σημείο 49 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«49. Εκπομπές CO_2 / κατανάλωση καυσίμου / κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (iv) (m):

1. Όλα τα συστήματα ισχύος εκτός των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων (εφόσον έχει εφαρμογή)

Τιμές NEDC	Εκπομπές CO_2	Κατανάλωση καυσίμου
Κυκλοφορία εντός πόλεως (1):	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km (1)
Κυκλοφορία εκτός πόλεως (1):	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km (1)
Σε συνδυασμένο κύκλο (1):	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km (1)
Σταθμισμένες (1), σε συνδυασμένο κύκλο	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km
Συντελεστής απόκλισης (εφόσον έχει εφαρμογή)		
Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον έχει εφαρμογή)	"1" ή "0"	

2. Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης (εφόσον έχουν εφαρμογή)

Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας [σταθμισμένη, σε συνδυασμένο κύκλο (1)]		… Wh/km
Ηλεκτρική αυτονομία		… km

3. Όχημα εφοδιασμένο με οικολογική(-ές) καινοτομία(-ες): ναι/όχι [1]

3.1. Γενικός κωδικός της (των) οικολογικής(-ών) καινοτομίας(-ιών) [ιστ1]: …

3.2. Συνολικές εξοικονομήσεις εκπομπών CO_2 οφειλόμενες στην (στις) οικολογική(-ές) καινοτομία(-ες) [ιστ2] (επαναλάβετε για κάθε καύσιμο αναφοράς που δοκιμάζεται):

3.2.1. Εξοικονομήσεις NEDC: …g/km (εφόσον έχει εφαρμογή)

3.2.2. Εξοικονομήσεις WLTP: …g/km (εφόσον έχει εφαρμογή)

4. Όλα τα συστήματα ισχύος εκτός των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 (εφόσον έχει εφαρμογή)

Τιμές WLTP	Εκπομπές CO_2	Κατανάλωση καυσίμου
Χαμηλή [1]:	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km [1]
Μεσαία [1]:	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km [1]
Υψηλή [1]:	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km [1]
Εξαιρετικά υψηλή [1]:	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km [1]
Σε συνδυασμένο κύκλο:	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km [1]
Σταθμισμένη, σε συνδυασμένο κύκλο [1]	… g/km	… l/100 km ή m^3/100 km ή kg/100 km [1]

5. Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 (εφόσον έχουν εφαρμογή)

5.1. Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα

Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας		… Wh/km
Ηλεκτρική αυτονομία		… km
Ηλεκτρική αυτονομία πόλης		… km

5.2. Υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης

Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας ($EC_{AC,}$ σταθμισμένη)		… Wh/km
Ηλεκτρική αυτονομία (EAER)		… km
Ηλεκτρική αυτονομία πόλης (EAER πόλης)		… km»

β) στο μέρος I, *Πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα, 2η πλευρά,* «κατηγορία οχήματος M3» και«κατηγορία οχήματος N3» και στο μέρος II, *Ημιτελή οχήματα, 2η πλευρά,* «κατηγορία οχήματος M3» «κατηγορία οχήματος N3», διαγράφεται το σημείο 47.1·

γ) στο μέρος I, *Πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα, 2η πλευρά,* «κατηγορία οχήματος M2» και «κατηγορία οχήματος N2» και στο μέρος II, *Ημιτελή οχήματα, 2η πλευρά,* «κατηγορία οχήματος M2» και «κατηγορία οχήματος N2», στο σημείο 47.1 προστίθεται παραπομπή στην επεξηγηματική σημείωση «[ιη]».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 διορθώνεται ως εξής:

1) Το προσάρτημα 9 του παραρτήματος I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 9

Σύστημα αρίθμησης του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ

Η ενότητα 3 του αριθμού έγκρισης τύπου ΕΚ που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1, το άρθρο 8 παράγραφος 1 και το άρθρο 10 παράγραφος 1 αποτελείται από τον αριθμό της κανονιστικής πράξης εφαρμογής ή της τελευταίας τροποποιητικής κανονιστικής πράξης που ισχύει για την έγκριση τύπου ΕΚ. Ο αριθμός αυτός ακολουθείται από έναν αλφαβητικό χαρακτήρα που αντιστοιχεί στις απαιτήσεις των συστημάτων OBD και SCR σύμφωνα με τον πίνακα 1:

Πίνακας 1

Χαρακτήρας	NO_x OTL [1]	PM OTL [2]	CO OTL [6]	IUPR [13]	Ποιότητα αντιδραστηρίου	Συμπληρωματικά όργανα παρακολούθησης OBD [12]	Απαιτήσεις ορίων ισχύος [14]	Ημερομηνίες υλοποίησης: νέοι τύποι	Ημερομηνίες υλοποίησης: όλα τα οχήματα	Τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης
A [9] [10] B [10]	Σειρά: “περίοδος σταδιακής εφαρμογής” του πίνακα 1 ή του πίνακα 2	Παρακολούθηση απόδοσης [3]	A/A	Σταδιακή εφαρμογή [7]	Σταδιακή εφαρμογή [4]	A/A	20 %	31.12.2012	31.12.2013	31.8.2015 [9] 30.12.2016 [10]
B [11]	Σειρά: “περίοδος σταδιακής εφαρμογής” των πινάκων 1 και 2	A/A	Σειρά: “περίοδος σταδιακής εφαρμογής” του πίνακα 2	A/A	Σταδιακή εφαρμογή [4]	A/A	20 %	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 1 ή του πίνακα 2	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 1	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 2	Γενικά [8]	Γενικά [5]	Ναι	20 %	31.12.2015	31.12.2016	31.08.2019
D	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 1 ή του πίνακα 2	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 1	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 2	Γενικά [8]	Γενικά [5]	Ναι	10 %	1.9.2018	1.9.2019	

Υπόμνημα:

[1] Απαιτήσεις για την παρακολούθηση “NOx OTL”, όπως ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος X για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, κινητήρες διπλού καυσίμου και αντίστοιχα οχήματα, καθώς και στον πίνακα 2 του παραρτήματος X για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και αντίστοιχα οχήματα.

[2] Απαιτήσεις για την παρακολούθηση “PM OTL”, όπως ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος X για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, κινητήρες διπλού καυσίμου και αντίστοιχα οχήματα.

[3] Απαιτήσεις για την “παρακολούθηση απόδοσης”, όπως ορίζονται στο σημείο 2.1.1 του παραρτήματος X.

[4] Απαιτήσεις “σταδιακής εφαρμογής” για την ποιότητα αντιδραστηρίου, όπως ορίζονται στο σημείο 7.1 του παραρτήματος XIII.

[5] “Γενικές” απαιτήσεις για την ποιότητα αντιδραστηρίου, όπως ορίζονται στο σημείο 7.1.1 του παραρτήματος XIII.

[6] Απαιτήσεις για την παρακολούθηση “CO OTL”, όπως ορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος X για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και αντίστοιχα οχήματα.

[7] Απαιτήσεις “σταδιακής εφαρμογής” για τον IUPR, όπως ορίζονται στο τμήμα 6 του παραρτήματος X.

[8] “Γενικές” απαιτήσεις για τον IUPR, όπως ορίζονται στο τμήμα 6 του παραρτήματος X.

[9] Για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και οχήματα εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες.

[10] Για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, κινητήρες διπλού καυσίμου και οχήματα εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες.

[11] Ισχύει μόνο για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και οχήματα εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες.

[12] Πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις παρακολούθησης, όπως ορίζονται στο σημείο 2.3.1.2. του παραρτήματος 9A του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49.

[13] Οι προδιαγραφές για τον IUPR καθορίζονται στο παράρτημα X. Οι κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες δεν υπόκεινται σε IUPR.

[14] Απαίτηση για τον έλεγχο της ταχύτητας ρελαντί που καθορίζεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος II.

A/A Άνευ αντικειμένου.».

2) Στο παράρτημα ΙΙ προσάρτημα 1, το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τη διαδικασία προσδιορισμού των εκπομπών αερίων από μετρήσεις που γίνονται καθ' οδόν επί του οχήματος με τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (εφεξής "PEMS"). Οι εκπομπές ρύπων που μετρώνται από την εξάτμιση του κινητήρα περιλαμβάνουν τα εξής συστατικά: μονοξείδιο του άνθρακα, συνολικούς υδρογονάνθρακες και οξείδια του αζώτου, εάν πρόκειται για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, και μονοξείδιο του άνθρακα, μη μεθανικούς υδρογονάνθρακες, μεθάνιο και οξείδια του αζώτου, εάν πρόκειται για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης. Επιπρόσθετα, μετράται και το διοξείδιο του άνθρακα για να είναι δυνατές οι διαδικασίες υπολογισμού που περιγράφονται στην ενότητα 4.

Εάν πρόκειται για κινητήρες που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο, ο κατασκευαστής, η τεχνική υπηρεσία ή η αρμόδια για την έγκριση αρχή μπορεί να επιλέξει μόνο τη μέτρηση των συνολικών εκπομπών υδρογονανθράκων (THC) αντί της μέτρησης των εκπομπών μεθανίου και μη μεθανικών υδρογονανθράκων. Στην περίπτωση αυτή, το όριο εκπομπών για τις συνολικές εκπομπές υδρογονανθράκων είναι το ίδιο με το όριο που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 για τις εκπομπές μεθανίου. Για τους σκοπούς του υπολογισμού των συντελεστών συμμόρφωσης βάσει των σημείων 4.2.3 και 4.3.2 του παρόντος προσαρτήματος, το ισχύον όριο αφορά μόνο το όριο εκπομπών μεθανίου.

Εάν πρόκειται για κινητήρες που τροφοδοτούνται με αέρια εκτός του φυσικού αερίου, ο κατασκευαστής, η τεχνική υπηρεσία ή η αρμόδια για την έγκριση αρχή μπορεί να επιλέξει τη μέτρηση των συνολικών εκπομπών υδρογονανθράκων αντί της μέτρησης των εκπομπών μη μεθανικών υδρογονανθράκων. Στην περίπτωση αυτή, το όριο εκπομπών για τις συνολικές εκπομπές υδρογονανθράκων είναι το ίδιο με το όριο που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 για τις εκπομπές μη μεθανικών υδρογονανθράκων. Για τους σκοπούς του υπολογισμού των συντελεστών συμμόρφωσης βάσει των σημείων 4.2.3 και 4.3.2 του παρόντος προσαρτήματος, το ισχύον όριο αφορά το όριο μη μεθανικών εκπομπών.».

3) Στο παράρτημα Χ, το σημείο 2.4.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.1.3 Το πρότυπο OBD Euro 6 — 2 στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 6 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 θεωρείται ισοδύναμο των χαρακτήρων C και D του πίνακα 1 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 διορθώνεται ως εξής:

1) Το παράρτημα I διορθώνεται ως εξής:

α) το σχήμα I.2.4 στο σημείο 2.4 αντικαθίσταται από το εξής:

«Σχήμα I.2.4

Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών για έγκριση τύπου και επεκτάσεις

Κατηγορία οχήματος	Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών [1]								Οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών	Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα	Οχήματα με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου
	Ενός καυσίμου				Δύο καυσίμων [3]			Ευέλικτου καυσίμου [3]			
Καύσιμο αναφοράς	Βενζίνη (E10)	Υγραέριο	Φυσικό αέριο/ Βιομεθάνιο	Υδρογόνο (ICE)	Βενζίνη (E10) Υγραέριο	Βενζίνη (E10) Φυσικό αέριο/ Βιομεθάνιο	Βενζίνη (E10) Υδρογόνο (ICE) [4]	Βενζίνη (E10) Αιθανόλη (E85)	Ντίζελ (B7) [5]	—	Υδρογόνο (κυψέλη καυσίμου)
Αέριοι ρύποι (Δοκιμή τύπου 1)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι [4]	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	—	—
PM (Δοκιμή τύπου 1)	Ναι[2]	—	—	—	Ναι [2] (μόνο βενζίνη)	Ναι [2] (μόνο βενζίνη)	Ναι [2] (μόνο βενζίνη)	Ναι [2] (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	—	—
PN	Ναι [2]	—	—	—	Ναι [2] (μόνο βενζίνη)	Ναι [2] (μόνο βενζίνη)	Ναι [2] (μόνο βενζίνη)	Ναι [2] (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	—	—
Αέριοι ρύποι, RDE (δοκιμή τύπου 1A)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι [4]	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	—	—
PN, RDE (δοκιμή τύπου 1A)	Ναι [2]	—	—	—	Ναι [2] (και τα δύο καύσιμα)	Ναι [2] (και τα δύο καύσιμα)	Ναι [2] (και τα δύο καύσιμα)	Ναι [2] (και τα δύο καύσιμα)	Ναι [2]	—	—
Εκπομπές βραδυπορίας (Δοκιμή τύπου 2)	Ναι	Ναι	Ναι	—	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	—	—	—

Κατηγορία οχήματος	Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών (1)								Οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών	Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα	Οχήματα με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου
	Ενός καυσίμου				Δύο καυσίμων (3)			Ευέλικτου καυσίμου (3)			
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου (Δοκιμή τύπου 3)	Ναι	Ναι	Ναι	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	—	—	—
Εξατμιστικές εκπομπές (Δοκιμή τύπου 4)	Ναι	—	—	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	—	—	—
Ανθεκτικότητα (Δοκιμή τύπου 5)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι	—	—
Εκπομπές σε χαμηλή θερμοκρασία (Δοκιμή τύπου 6)	Ναι	—	—	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	—	—	—
Συμμόρφωση εν χρήσει	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	—	—
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	—	—
Εκπομπές CO_2, κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι	Ναι	Ναι
Θολότητα καυσαερίου	—	—	—	—	—	—	—	—	Ναι	—	—
Ισχύς κινητήρα	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι

(1) Οι ειδικές διαδικασίες δοκιμής για οχήματα υδρογόνου και ευέλικτου καυσίμου βιοντίζελ θα καθοριστούν σε μεταγενέστερο στάδιο.
(2) Τα όρια σωματιδιακής μάζας και αριθμού σωματιδίων καθώς και οι αντίστοιχες διαδικασίες μέτρησης εφαρμόζονται μόνο σε οχήματα με κινητήρες απευθείας έγχυσης.
(3) Όταν όχημα δύο καυσίμων συνδυάζεται με όχημα ευέλικτου καυσίμου, ισχύουν και οι δύο απαιτήσεις δοκιμής.
(4) Καθορίζονται μόνο οι εκπομπές NO_x όταν το όχημα λειτουργεί με υδρογόνο.
(5) Πρόσθετες απαιτήσεις για το βιοντίζελ θα οριστούν μεταγενέστερα.»·

β) το προσάρτημα 3 διορθώνεται ως εξής:

i) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«3.5.7.2.1.1.0. Όχημα υψηλών τιμών (High) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.1.2.0. Όχημα χαμηλών τιμών (Low) (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.2.1.0. Όχημα υψηλών τιμών (High) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.2.2.0. Όχημα χαμηλών τιμών (Low) (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.2.3.0. Όχημα M (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.3.1.0. Όχημα υψηλών τιμών (High) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.3.2.0. Όχημα χαμηλών τιμών (Low) (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km»

«3.5.7.2.3.3.0. Όχημα M (εφόσον έχει εφαρμογή) (NEDC): ..... g/km».

ii) στο σημείο 3.5.8.3 διαγράφονται οι επεξηγηματικές σημειώσεις «(κγ)» έως «(κγ5)».

iii) μετά τον πίνακα στο υπόδειγμα εγγράφου πληροφοριών παρεμβάλλεται το ακόλουθο κείμενο:

«Επεξηγηματικές σημειώσεις

(1) Να διαγραφεί αν δεν ισχύει (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται να διαγραφεί τίποτα, εφόσον ισχύουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).

(2) Να προσδιοριστεί η ανοχή.

(3) Να συμπληρωθούν οι ανώτερες και κατώτερες τιμές για κάθε παραλλαγή.

(6) Τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούν και βενζίνη και αέριο καύσιμο, αλλά το σύστημα βενζίνης υπάρχει μόνο για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή μόνο για την εκκίνηση και η χωρητικότητα της δεξαμενής βενζίνης δεν υπερβαίνει τα 15 λίτρα, θεωρούνται για τη δοκιμασία ως οχήματα τα οποία λειτουργούν μόνο με αέριο καύσιμο.

(7) Προσδιορίζεται ο προαιρετικός εξοπλισμός που επηρεάζει τις διαστάσεις του οχήματος.

(γ) Κατατασσόμενα σύμφωνα με τους παρατιθέμενους στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ ορισμούς.

(στ) Όταν υπάρχει έκδοση με κανονικό θάλαμο οδήγησης και άλλη με κουκέτα, να δηλωθούν και οι δύο σειρές μάζας και διαστάσεων.

(ζ) Πρότυπο ISO 612: 1978 — Οδικά οχήματα — Διαστάσεις μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων οχημάτων — όροι και ορισμοί.

(η) Η μάζα του οδηγού εκτιμάται σε 75 kg.

Τα συστήματα που περιέχουν υγρά (εκτός από τα συστήματα για το χρησιμοποιημένο νερό, που πρέπει να παραμένουν άδεια) πληρούνται έως το 100 % της χωρητικότητας που προδιαγράφει ο κατασκευαστής.

Τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 2.6 στοιχείο β) και στο σημείο 2.6.1 στοιχείο β) δεν είναι απαραίτητα για τις κατηγορίες οχημάτων N2, N3, M2, M3, O3 και O4.

(θ) Για τα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, καθώς και για τα οχήματα που έχουν ζευχθεί με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, τα οποία ασκούν αξιόλογο κατακόρυφο φορτίο στον πείρο ή τροχό ζεύξης, το φορτίο αυτό, διαιρούμενο με τη σταθερή τιμή επιτάχυνσης της βαρύτητας, περιλαμβάνεται στη μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα.

(ια) Στην περίπτωση οχήματος που μπορεί να λειτουργεί με βενζίνη, ντίζελ κ.λπ. αλλά και σε συνδυασμό με άλλο καύσιμο, τα στοιχεία επαναλαμβάνονται.

Στην περίπτωση μη συμβατικών κινητήρων και συστημάτων, παρέχονται από τον κατασκευαστή στοιχεία που αντιστοιχούν στα ανωτέρω απαριθμούμενα.

(ιβ) Η τιμή αυτή στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο δέκατο χιλιοστομέτρου.

(ιγ) Η τιμή αυτή υπολογίζεται με π = 3,1416 και στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο cm^3.

(ιδ) Καθορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, κατά περίπτωση.

(ιε) Προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 36).

(ιστ) Τα προδιαγραφόμενα στοιχεία να δίνονται για τυχόν προτεινόμενες παραλλαγές.

(ιζ) Όταν πρόκειται για ρυμουλκούμενα, μέγιστη ταχύτητα που επιτρέπει ο κατασκευαστής.

(κγ) Οικολογικές καινοτομίες.

(κγ1) Επεκτείνετε τον πίνακα αν χρειάζεται, κατά μία σειρά ανά οικολογική καινοτομία.

(κγ2) Αριθμός της απόφασης της Επιτροπής με την οποία εγκρίθηκε η οικολογική καινοτομία.

(κγ3) Δόθηκε στην απόφαση της Επιτροπής με την οποία εγκρίθηκε η οικολογική καινοτομία.

(κγ4) Βάσει της συμφωνίας της αρχής έγκρισης τύπου, αν εφαρμόζεται μεθοδολογία ανάπτυξης υποδειγμάτων αντί για τον κύκλο δοκιμής τύπου 1, αυτή η τιμή θα παρέχεται από τη μεθοδολογία ανάπτυξης υποδειγμάτων.

(κγ5) Άθροισμα των εξοικονομήσεων εκπομπών CO_2 για κάθε επιμέρους οικολογική καινοτομία.»·

iv) Ο πίνακας του προσαρτήματος του εγγράφου πληροφοριών αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«VL (εφόσον υπάρχει)	VH	Αντιπροσωπευτικό V (μόνο για την οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)
2.2. Τύπος αμαξώματος (παραλλαγή/έκδοση)	2.2. Τύπος αμαξώματος (παραλλαγή/έκδοση)	2.2. Τύπος αμαξώματος (παραλλαγή/έκδοση)
2.3. Χρησιμοποιούμενη μέθοδος αντίστασης κατά την πορεία επί οδού (μέτρηση ή υπολογισμός βάσει οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)	2.3. Χρησιμοποιούμενη μέθοδος αντίστασης κατά την πορεία επί οδού (μέτρηση ή υπολογισμός βάσει οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)	2.3. Χρησιμοποιούμενη μέθοδος αντίστασης κατά την πορεία επί οδού (μέτρηση ή υπολογισμός βάσει οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού)
2.4. Πληροφορίες αντίστασης κατά την πορεία επί οδού από τη δοκιμή	2.4. Πληροφορίες αντίστασης κατά την πορεία επί οδού από τη δοκιμή	2.4. Πληροφορίες αντίστασης κατά την πορεία επί οδού από τη δοκιμή
2.4.1. Μάρκα και τύπος ελαστικών:	2.4.1. Μάρκα και τύπος ελαστικών:	2.4.1. Μάρκα και τύπος ελαστικών:
2.4.2. Διαστάσεις ελαστικών (εμπρός/πίσω):	2.4.2. Διαστάσεις ελαστικών (εμπρός/πίσω):	2.4.2. Διαστάσεις ελαστικών (εμπρός/πίσω):
2.4.4. Πίεση ελαστικών (εμπρός/πίσω) (kPa):	2.4.4. Πίεση ελαστικών (εμπρός/πίσω) (kPa):	2.4.4. Πίεση ελαστικών (εμπρός/πίσω) (kPa):
2.4.5. Αντίσταση κύλισης ελαστικών (εμπρός/πίσω) (kg/t):	2.4.5. Αντίσταση κύλισης ελαστικών (εμπρός/πίσω) (kg/t):	2.4.5. Αντίσταση κύλισης ελαστικών (εμπρός/πίσω) (kg/t) και κλάση RR (A-G):
2.4.6 Μάζα δοκιμής οχήματος (kg):	2.4.6 Μάζα δοκιμής οχήματος (kg):	2.4.6. Μάζα δοκιμής οχήματος (kg):
2.4.7. Delta Cd.A σε σύγκριση με το VH (m^2)		
2.4.8. Συντελεστής αντίστασης κατά την πορεία επί οδού f0, f1, f2	2.4.8. Συντελεστής αντίστασης κατά την πορεία επί οδού f0, f1, f2	2.4.8. Συντελεστής αντίστασης κατά την πορεία επί οδού f0, f1, f2
		2.4.9. Εμβαδόν μετωπικής επιφάνειας σε m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10. Πληροφορίες υπολογιστικού εργαλείου για τον υπολογισμό των αντιστάσεων κατά την πορεία επί οδού VH και VL»

γ) στο προσάρτημα 4, η «Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. …» διορθώνεται ως εξής:

i) στο σημείο 2.1, προστίθεται ο ακόλουθος πίνακας μετά τον πίνακα με τον τίτλο «Δοκιμή ATCT»:

«Αποτέλεσμα δοκιμής ATCT	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO_x (mg/km)	THC + NO_x (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10^{11}/km)
Μέτρηση (1) (2)							

(1) Εάν έχει εφαρμογή.
(2) Να γίνεται στρογγυλοποίηση στο δεύτερο δεκαδικό ψηφίο.»·

ii) στο σημείο 2.1 η φράση «*Τύπος 4: … g/δοκιμή*» αντικαθίσταται από τη φράση «*Τύπος 4: … g/δοκιμή· διαδικασία δοκιμής σύμφωνα με το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008: Ναι/Όχι*»·

iii) στο προσάρτημα της προσθήκης του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Συντελεστές απόκλισης και επαλήθευσης [υπολογιζόμενοι σύμφωνα με το σημείο 3.2.8 του παραρτήματος I των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153]:

Συντελεστής απόκλισης (εφόσον έχει εφαρμογή)	
Συντελεστής επαλήθευσης (εφόσον έχει εφαρμογή)	“1” ή “0”»
Κωδικός αριθμός αναγνωριστικού κατακερματισμού της έκθεσης αποτελεσμάτων του εργαλείου συσχετισμού	

δ) στο προσάρτημα 6, ο πίνακας 1 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

Πίνακας 1

«Χαρακτήρας	Πρότυπο εκπομπών	Πρότυπο OBD	Κατηγορία και κλάση οχήματος	Κινητήρας	Ημερομηνία εφαρμογής: νέοι τύποι	Ημερομηνία εφαρμογής: νέα οχήματα	Τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 κλάση I	PI, CI			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 κλάση I	PI, CI			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 κλάση II	PI, CI			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 κλάση II	PI, CI			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 κλάση III, N2	PI, CI			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 κλάση III, N2	PI, CI			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 κλάση I	PI, CI		1.9.2018	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 κλάση II	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 κλάση III, N2	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 κλάση I	PI, CI	1.9.2017 (*)		31.8.2019

«Χαρακτήρας	Πρότυπο εκπομπών	Πρότυπο OBD	Κατηγορία και κλάση οχήματος	Κινητήρας	Ημερομηνία εφαρμογής: νέοι τύποι	Ημερομηνία εφαρμογής: νέα οχήματα	Τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 κλάση I	PI, CI	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 κλάση II	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 κλάση II	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 κλάση III, N2	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 κλάση III, N2	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 κλάση I	PI, CI	1.1.2020	1.1.2021	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 κλάση II	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 κλάση III, N2	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AX	Α.Α.	Α.Α.	Όλα τα οχήματα	Συσσωρευτής πλήρως ηλεκτρικός			
AY	Α.Α.	Α.Α.	Όλα τα οχήματα	Κυψέλη καυσίμου			
AZ	Α.Α.	Α.Α.	Όλα τα οχήματα για τα οποία απαιτείται πιστοποιητικό σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 2.1.1	PI, CI			

(*) Αυτός ο περιορισμός δεν εφαρμόζεται εάν το όχημα έλαβε έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και την αντίστοιχη νομοθεσία εφαρμογής πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2017 στην περίπτωση οχημάτων κατηγορίας M και N1 κλάσης I, ή πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2018 στην περίπτωση οχημάτων κατηγορίας N1 κλάσης II και III και οχημάτων κατηγορίας N2, σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 15 παράγραφος 4.

Υπόμνημα:

Πρότυπο OBD "Euro 6-1" = Οι πλήρεις απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών OBD "Euro 6", αλλά με προκαταρκτικές οριακές τιμές OBD, όπως ορίζονται στο σημείο 2.3.4 του παραρτήματος XI και IUPR εν μέρει υπό ήπιες συνθήκες·

Πρότυπο OBD "Euro 6-2" = Οι πλήρεις απαιτήσεις του προτύπου OBD "Euro 6", αλλά με τελικές οριακές τιμές OBD, όπως ορίζονται στο σημείο 2.3.3 του παραρτήματος XI·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6b" = Οι απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών "Euro 6", συμπεριλαμβανομένης της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τη σωματιδιακή ύλη, των προτύπων για τον αριθμό των σωματιδίων (προκαταρκτικές τιμές για απευθείας έγχυση PI)·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6c" = Δοκιμές RDE NOx μόνο για παρακολούθηση (δεν εφαρμόζονται όρια εκπομπών NTE), αλλιώς πλήρεις απαιτήσεις εκπομπών Euro 6 σωλήνα εξαγωγών (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών PN RDE)·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6c-EVAP" = Δοκιμές RDE NOx μόνο για παρακολούθηση (δεν εφαρμόζονται όρια εκπομπών NTE), αλλιώς πλήρεις απαιτήσεις εκπομπών Euro 6 σωλήνα εξαγωγών (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών PN RDE), αναθεωρημένη διαδικασία δοκιμών εξατμιστικών εκπομπών·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6d-TEMP" = Δοκιμές RDE NOx έναντι των προσωρινών συντελεστών συμμόρφωσης, αλλιώς πλήρεις απαιτήσεις εκπομπών Euro 6 σωλήνα εξαγωγών (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών PN RDE)·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6d-TEMP-EVAP" = Δοκιμές RDE NOx έναντι των προσωρινών συντελεστών συμμόρφωσης, αλλιώς πλήρεις απαιτήσεις εκπομπών Euro 6 σωλήνα εξαγωγών (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών PN RDE), αναθεωρημένη διαδικασία δοκιμών εξατμιστικών εκπομπών·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6d" = Δοκιμές RDE έναντι των προσωρινών συντελεστών συμμόρφωσης, αλλιώς πλήρεις απαιτήσεις εκπομπών Euro 6 σωλήνα εξαγωγών, αναθεωρημένη διαδικασία δοκιμών εξατμιστικών εκπομπών.»·

ε) το προσάρτημα 8β διορθώνεται ως εξής:

i) στο σημείο 2.1.3 πριν από τον πίνακα παρεμβάλλεται το ακόλουθο κείμενο:

«Ο κατασκευαστής και η αρχή έγκρισης τύπου συμφωνούν ως προς το αντιπροσωπευτικό μοντέλο οχήματος δοκιμής.

Οι παράμετροι οχήματος μάζα δοκιμής, αντίσταση κύλισης ελαστικών και μετωπική επιφάνεια για όχημα H_M καθώς και για όχημα L_M καθορίζονται κατά τρόπο ώστε το όχημα H_M να παράγει την υψηλότερη ενεργειακή ζήτηση κύκλου και το όχημα L_M τη χαμηλότερη ενεργειακή ζήτηση κύκλου από την οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού. Ο κατασκευαστής και η αρχή έγκρισης τύπου συμφωνούν ως προς τις παραμέτρους οχήματος για οχήματα H_M και L_M.

Η αντίσταση κατά την πορεία επί οδού οχημάτων H_M και L_M της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 5.1 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI.»·

ii) στο σημείο 2.4.3 διαγράφονται οι λέξεις «Επαναλάβετε το σημείο 2.4.1 με τα δεδομένα του αντιπροσωπευτικού οχήματος, εφόσον έχει εφαρμογή»·

iii) στο σημείο 2.6.1 η τελευταία σειρά του πίνακα «ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΕΠΙ ΟΔΟΥ (Παράρτημα XXI, υποπαράρτημα 4, σημείο 5)» αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Τελικά αποτελέσματα		Μέθοδος ροπής: c0r= c1r= c2r= και f0r (υπολογιζόμενη για όχημα H_M) = f2r (υπολογιζόμενη για όχημα H_M) = f0r (υπολογιζόμενη για όχημα L_M) = f2r (υπολογιζόμενη για όχημα L_M) = Μέθοδος λειτουργίας με ταχύτητα στη νεκρά: f0r (υπολογιζόμενη για όχημα H_M) = f2r (υπολογιζόμενη για όχημα H_M) = f0r (υπολογιζόμενη για όχημα L_M) = f2r (υπολογιζόμενη για όχημα L_M) =»

στ) στον πίνακα του προσαρτήματος 8γ οι πρώτες τέσσερις σειρές αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«Ρυθμιζόμενες παράμετροι ευθυγράμμισης τροχών Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 4 σημείο 4.2.1.8.3	:	
Οι συντελεστές c0, c1 και c2,	:	c0= c1= c2=

Οι χρόνοι με ταχύτητα στη νεκρά που μετρώνται στη δυναμομετρική εξέδρα Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 4 σημείο 4.4.4	:	

Ταχύτητα αναφοράς (km/h)	Χρόνος με ταχύτητα στη νεκρά (s)
130	
120	
110	
100	
90	
80	
70	
60	
50	
40	
30	
20	

Για να εξαλειφθεί το γλίστρημα των ελαστικών, μπορεί να τοποθετηθεί πρόσθετο βάρος επάνω στο όχημα ή στο εσωτερικό του Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 4 σημείο 7.1.1.1.1	:	βάρος (kg) επάνω στο όχημα/στο εσωτερικό του

Οι χρόνοι επιβράδυνσης με ταχύτητα στη νεκρά μετά την εκτέλεση της διαδικασίας λειτουργίας με ταχύτητα στη νεκρά σύμφωνα με το σημείο 4.3.1.3 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 4 σημείο 8.2.4.2	:	

Ταχύτητα αναφοράς (km/h)	Χρόνος με ταχύτητα στη νεκρά (s)»
130	
120	
110	
100	
90	
80	
70	
60	
50	
40	
30	
20	

2) Το παράρτημα IIIA διορθώνεται ως εξής:

α) το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1. Οι κάτωθι απαιτήσεις ισχύουν για τις δοκιμές PEMS που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 δεύτερο εδάφιο.»·

β) το προσάρτημα 6 διορθώνεται ως εξής:

i) στο σημείο 2 η γραμμή που αντιστοιχεί στο σύμβολο «a_{ref}» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«a_{ref} ..... Επιτάχυνση αναφοράς για P_{drive}»·

ii) στο σημείο 2 η γραμμή που αντιστοιχεί στο σύμβολο «TM» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TM ..... Μάζα δοκιμής του οχήματος»·

iii) στο σημείο 2 η γραμμή που αντιστοιχεί στο σύμβολο «v_{ref}» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«v_{ref} ..... Ταχύτητα αναφοράς για P_{drive}»·

iv) το σημείο 3.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4.1. Ορίζονται οι κατηγορίες ισχύος και τα αντίστοιχα ποσοστά χρόνου των κατηγοριών ισχύος υπό συνήθεις συνθήκες οδήγησης για κανονικοποιημένες τιμές ισχύος, ώστε να είναι αντιπροσωπευτικές για οποιοδήποτε ελαφρύ όχημα (πίνακας 1-2).

Πίνακας 1-2

Κανονικοποιημένες τυπικές συχνότητες ισχύος για οδήγηση σε αστικό περιβάλλον και για τον σταθμισμένο μέσο όρο μιας συνολικής διαδρομής αποτελούμενης από απόσταση διανυθείσα κατά 1/3 σε αστικό δρόμο, 1/3 σε επαρχιακό δρόμο και 1/3 σε αυτοκινητόδρομο

Ισχύς Αριθ. κατηγορίας	$P_{c,norm,j}$ [-]		Αστικό περιβάλλον	Συνολική διαδρομή
	Από >	έως ≤	Ποσοστό χρόνου, $t_{C,j}$	
1		– 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	– 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Οι στήλες $P_{c,norm}$ του πίνακα 1-2 αποκανονικοποιούνται πολλαπλασιαζόμενες με την τιμή P_{drive}, όπου P_{drive} είναι η πραγματική ισχύς στους τροχούς του υπό δοκιμή οχήματος υπό συνθήκες έγκρισης τύπου στη δυναμομετρική εξέδρα στις τιμές v_{ref} και a_{ref}.

$P_{c,j}$ [kW] = $P_{c,norm,\,j}$ * P_{drive}

$$P_{drive} = \frac{v_{ref}}{3{,}6} \times (f_0 + f_1 \times v_{ref} + f_2 \times v_{ref}^2 + TM_{WLTP} \times a_{ref}) \times 0{,}001$$

Όπου:

— j είναι ο δείκτης κατηγορίας ισχύος σύμφωνα με τον πίνακα 1

— v_{ref} = 66 km/h

— α_{ref} = 0,44 m/s²

— Σύμφωνα με το σημείο 2.4 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI, οι συντελεστές αντίστασης κατά την οδήγηση f_0, f_1 και f_2 είναι οι τιμές-στόχοι WLTP για την αντίσταση κατά την πορεία επί οδού για το μεμονωμένο όχημα που υποβάλλεται σε δοκιμή PEMS.

— Σύμφωνα με τον ορισμό του σημείου 3.2.25 του παραρτήματος XXI, η TM_{WLTP} είναι η μάζα δοκιμής WLTP του μεμονωμένου οχήματος που υποβάλλεται σε δοκιμή PEMS.»·

ν) το σημείο 3.4.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

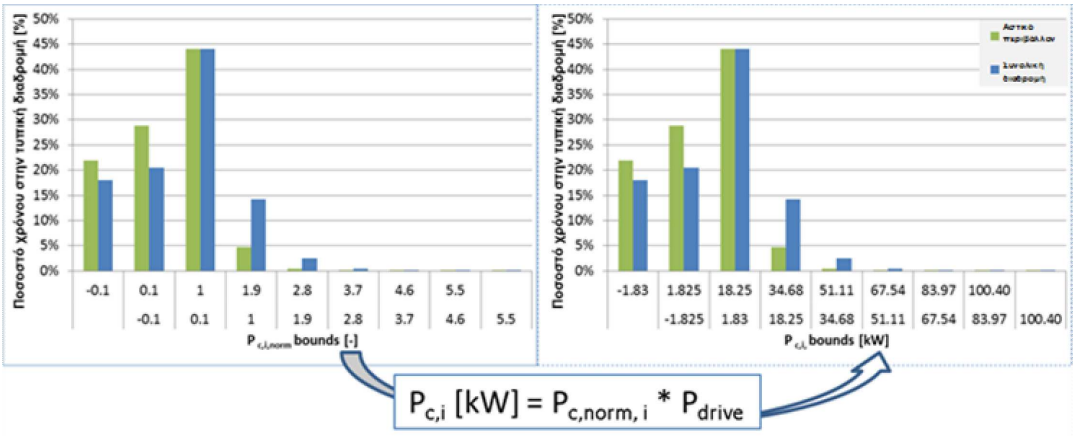
«3.4.2. *Διόρθωση των κατηγοριών ισχύος στους τροχούς*

Ως κατηγορία μέγιστης ισχύος στους τροχούς θεωρείται η ανώτατη κατηγορία του πίνακα 1, η οποία περιέχει την τιμή (P_{rated} × 0,9). Τα ποσοστά χρόνου όλων των εξαιρούμενων κατηγοριών προστίθενται στην ανώτατη εναπομένουσα κατηγορία.

Από κάθε $P_{c,norm,j}$ υπολογίζεται η αντίστοιχη τιμή $P_{c,j}$ ώστε να προσδιοριστούν τα ανώτατα και κατώτατα όρια σε kW ανά κατηγορία ισχύος στους τροχούς για το υπό δοκιμή όχημα, όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 1.

Σχήμα 1

Σχηματική απεικόνιση της μετατροπής της κανονικοποιημένης τυποποιημένης συχνότητας ισχύος σε συχνότητα ισχύος ειδικού οχήματος



Παράδειγμα αυτής της αποκανονικοποίησης παρουσιάζεται κατωτέρω.

Παράδειγμα δεδομένων εισόδου:

Παράμετρος	Τιμή
f_0 [N]	86
f_1 [N/(km/h)]	0,8
f_2 [N/(km/h)²]	0,036
TM [kg]	1 590

Παράμετρος	Τιμή
P_{rated} [kW]	120 (παράδειγμα 1)
P_{rated} [kW]	75 (παράδειγμα 2)

Αντίστοιχα αποτελέσματα:

P_{drive} = 66[km/h]/3,6 * (86 + 0,8[N/(km/h)] * 66[km/h] + 0,036[N/(km/h)] * (66[km/h])^2 + 1590[kg] * 0,44[m/s^2]) * 0,001

P_{drive} = 18,25 kW

Πίνακας 2

Αποκανονικοποιημένες τιμές τυπικής συχνότητας ισχύος του πίνακα 1 (για το παράδειγμα 1)

Αριθ. κατηγορίας ισχύος	$P_{c,j}$ [kW]		Αστικό περιβάλλον	Συνολική διαδρομή
	Από >	έως ≤	Ποσοστό χρόνου, $t_{C,j}$ [%]	
1		– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,0004 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

(1) Ως ανώτατη κατηγορία ισχύος στους τροχούς θεωρείται η κατηγορία που περιέχει την τιμή 0,9 × Prated. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, 0,9 × 120 = 108.

Πίνακας 3

Αποκανονικοποιημένες τιμές τυπικής συχνότητας ισχύος του πίνακα 1 (για το παράδειγμα 2)

Αριθμός κατηγορίας ισχύος	$P_{c,j}$ [kW]		Αστικό περιβάλλον	Συνολική διαδρομή
	Από >	έως ≤	Ποσοστό χρόνου, $t_{C,j}$ [%]	
1	Όλες < – 1,825	– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Αριθμός κατηγορίας ισχύος	$P_{c,j}$ [kW]		Αστικό περιβάλλον	Συνολική διαδρομή
	Από >	έως ≤	Ποσοστό χρόνου, $t_{C,j}$ [%]	
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 ([1])	51,088	Όλες > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Όλες > 100,375	—	—

([1]) Ως ανώτατη κατηγορία ισχύος στους τροχούς θεωρείται η κατηγορία που περιέχει την τιμή 0,9 × P_{rated}. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, 0,9 × 75 = 67,5.».

3) Στο παράρτημα V, το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Οι συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού που χρησιμοποιούνται είναι οι συντελεστές για όχημα χαμηλών τιμών (VL). Εάν δεν υπάρχει VL ή η συνολική αντίσταση του οχήματος (VH) στα 80 km/h είναι μεγαλύτερη από τη συνολική αντίσταση VL στα 80 km/h + 5 %, χρησιμοποιείται η αντίσταση κατά την πορεία επί οδού VH. Οι VL και VH ορίζονται στο σημείο 4.2.1.2 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI. Εναλλακτικά, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει να κάνει χρήση αντιστάσεων κατά την πορεία επί οδού που έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του προσαρτήματος 7 του παραρτήματος 4α του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 για όχημα που περιλαμβάνεται στην οικογένεια παρεμβολής.».

4) Στο παράρτημα VI, το σημείο 5.2.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.2.8. Κατά παρέκκλιση από τα σημεία 5.2.1 έως 5.2.7 ανωτέρω, οι κατασκευαστές που χρησιμοποιούν πολυστρωματικές ή μεταλλικές δεξαμενές μπορούν να επιλέξουν να χρησιμοποιήσουν τον εξής καθορισμένο συντελεστή διαπερατότητας (APF) αντί για την πλήρη διαδικασία μέτρησης που αναφέρεται ανωτέρω:

APF πολυστρωματικής/μεταλλικής δεξαμενής = 120 mg/24h».

5) Στο παράρτημα VII, το σημείο 3.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.10. Οι συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού που χρησιμοποιούνται είναι οι συντελεστές για όχημα χαμηλών τιμών (VL). Εάν δεν υπάρχει VL ή η συνολική αντίσταση του οχήματος (VH) στα 80 km/h είναι μεγαλύτερη από τη συνολική αντίσταση VL στα 80 km/h + 5 %, χρησιμοποιείται η αντίσταση κατά την πορεία επί οδού VH. Οι VL και VH ορίζονται στο σημείο 4.2.1.2 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI.».

6) Στο παράρτημα VIII, το σημείο 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3. Οι συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού που χρησιμοποιούνται είναι οι συντελεστές για όχημα χαμηλών τιμών (VL). Εάν δεν υπάρχει VL ή η συνολική αντίσταση του οχήματος (VH) στα 80 km/h είναι μεγαλύτερη από τη συνολική αντίσταση VL στα 80 km/h + 5 %, χρησιμοποιείται η αντίσταση κατά την πορεία επί οδού VH. Οι VL και VH ορίζονται στο σημείο 4.2.1.2 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI. Εναλλακτικά, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει να κάνει χρήση αντιστάσεων κατά την πορεία επί οδού που έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του προσαρτήματος 7 του παραρτήματος 4α του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 για όχημα που περιλαμβάνεται στην οικογένεια παρεμβολής.».

7) Στο παράρτημα XII, το σημείο 5.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4. Για τον καθορισμό της αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης υποβάλλει σε δοκιμή όχημα αντιπροσωπευτικό ολοκληρωμένου οχήματος πολλαπλών σταδίων. Ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης υπολογίζει τους συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού οχήματος H_M και L_M οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού σύμφωνα με τα οριζόμενα στο σημείο 5 του υποπαραρτήματος 4 του παραρτήματος XXI και καθορίζει τις εκπομπές CO_2 και την κατανάλωση καυσίμου και για τα δύο οχήματα. Ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης παρέχει υπολογιστικό εργαλείο για τον καθορισμό, βάσει των παραμέτρων ολοκληρωμένων οχημάτων, της τελικής κατανάλωσης καυσίμου και των τιμών CO_2 που ορίζονται στο υποπαράρτημα 7 του παραρτήματος XXI.».

8) Το παράρτημα XXI διορθώνεται ως εξής:

α) το σημείο 3.2.19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2.19. Ως "αντίσταση στόχος κατά την πορεία επί οδού" νοείται η αντίσταση κατά την πορεία επί οδού που παράγεται στη δυναμομετρική εξέδρα.»·

β) το υποπαράρτημα 4 τροποποιείται ως εξής:

i) στο σημείο 5.1.1.1 η γραμμή που αντιστοιχεί στο σύμβολο «RR» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«RR είναι η τιμή της κατηγορίας αντίστασης κύλισης ελαστικών του μεμονωμένου οχήματος της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, kg/τόνο·»·

ii) στο σημείο 5.1.2.1 η γραμμή που αντιστοιχεί στο σύμβολο «RR» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«RR είναι η τιμή της κατηγορίας αντίστασης κύλισης ελαστικών του μεμονωμένου οχήματος της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, kg/τόνο·»·

iii) στο δεύτερο εδάφιο του σημείου 8.2 η τελευταία περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι τιμές-στόχοι της αντίστασης κύλισης είναι οι τιμές που υπολογίζονται με τη μέθοδο που ορίζεται στο σημείο 5.1 του παρόντος υποπαραρτήματος.»·

γ) στο υποπαράρτημα 6α παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 3.7.3:

«3.7.3. Ειδικότερα, οι εκπομπές καυσαερίων που μετρώνται σε δοκιμή ATCT δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια εκπομπών Euro 6 που ισχύουν για το όχημα που υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.».