C/2024/2856

8.5.2024

P9_TA(2023)0394

Έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων όσον αφορά τις εκπομπές τους και την ανθεκτικότητα των μπαταριών τους (Euro 7)

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Νοεμβρίου 2023 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

(C/2024/2856)

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη -1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(-1) Η απόφαση (ΕΕ) 2022/591 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1] ***σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2030 καθορίζει ως έναν από τους έξι θεματικούς στόχους της Ένωσης για την περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 την επιδίωξη μηδενικής ρύπανσης, μεταξύ άλλων και σε σχέση με επιβλαβείς χημικές ουσίες, προκειμένου να επιτευχθεί ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από τοξικές ουσίες, μεταξύ άλλων για τον αέρα, τα ύδατα και το έδαφος, καθώς και σε σχέση με τη φωτορύπανση και την ηχορύπανση, και προστασία της υγείας και της ευημερίας των ανθρώπων, των ζώων, και των οικοσυστημάτων από κινδύνους που σχετίζονται με το περιβάλλον και αρνητικές επιπτώσεις.*** ***(1) Απόφαση (ΕΕ) 2022/591 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Απριλίου 2022, σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2030 (ΕΕ L 114 της 12.4.2022, σ. 22).***

(1) Το θέμα αναπέμφθηκε για διοργανικές διαπραγματεύσεις στην αρμόδια επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο του Κανονισμού (A9-0298/2023).

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη -1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(-1α) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [1a] ***αποτελεί την πρόταση της Ένωσης για την εκκίνηση μιας διαδικασίας μετάβασης με στόχο την επίτευξη, έως το 2050 το αργότερο, μιας κλιματικά ουδέτερης, καθαρής και κυκλικής οικονομίας, με βελτιστοποίηση της διαχείρισης των πόρων, ελαχιστοποίηση της ρύπανσης και, παράλληλα, αναγνώριση της ανάγκης για ριζικά μετασχηματιστικές πολιτικές. Η Ένωση έχει δεσμευτεί επίσης για την υλοποίηση του θεματολογίου για τη βιώσιμη ανάπτυξη με ορίζοντα το 2030*** [1b] ***και των οικείων στόχων βιώσιμης ανάπτυξης*** [1c]***. Η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο 2020*** [1d] ***και το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση*** [1e] ***που εγκρίθηκε τον Μάιο 2021 εξετάζουν συγκεκριμένα τις πτυχές της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας που αφορούν τη ρύπανση από τις μεταφορές. Μεταξύ άλλων ιδιαίτερα σημαντικών πολιτικών για την εν λόγω πρωτοβουλία περιλαμβάνεται για παράδειγμα η οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (AAQD)*** [1f]***, η νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη*** [1g]***, τα πρότυπα εκπομπών CO_2 για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά*** [1h] ***και οι στόχοι εκπομπών CO_2 για νέα βαρέα επαγγελματικά οχήματα*** [1i]***.*** ***([1a]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία· COM(2019) 0640.*** ***([1b]) https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1*** ***([1c]) https://sdgs.un.org/goals*** ***([1d]) COM(2020)0789.*** ***([1e]) COM(2021)0400.*** ***([1f]) Οδηγία 2008/50/ΕΚ.*** ***([1g]) COM(2020)0102 και COM(2021)0350.*** ***([1h]) COM(2021)0556.*** ***([1i]) COM(2023)0088.***

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η εσωτερική αγορά είναι ένας χώρος στον οποίο πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([43]) θέσπισε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.	(1) Η εσωτερική αγορά είναι ένας χώρος στον οποίο πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([43]) θέσπισε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά καθώς ***και ελαστικών για όλα τα οχήματα***.
([43]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).	([43]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(2α) Η επιτυχής μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών απαιτεί ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον για την τόνωση της καινοτομίας και τη διατήρηση της τεχνολογικής πρωτοπορίας της Ένωσης στον εν λόγω τομέα. Αυτό περιλαμβάνει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και καινοτομία, την αύξηση της προσφοράς οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και επανεφοδιασμού, την ενσωμάτωση στα ενεργειακά συστήματα, καθώς και τη βιώσιμη προμήθεια υλικών και τη βιώσιμη παραγωγή, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση συσσωρευτών στην Ευρώπη. Απαιτεί την ανάληψη συνεκτικής δράσης σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(2β) Προκειμένου να στηριχθεί η μετάβαση προς την καθαρή κινητικότητα παράλληλα με την επανεκβιομηχάνιση της Ευρώπης και τη στήριξη των πολιτών, είναι απαραίτητο να διατηρηθούν οι τιμές των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης και των επαγγελματικών οχημάτων σε προσιτά επίπεδα για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Αυτό θα συμβάλει στη διατήρηση της ποιότητας ζωής, της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας, στη στήριξη της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της ανάπτυξης δεξιοτήτων στον τομέα.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(2γ) Θα πρέπει να εξασφαλιστεί μια κοινωνικά αποδεκτή και δίκαιη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις μιας τέτοιας μετάβασης σε ολόκληρη την αλυσίδα αξίας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να αντιμετωπιστούν προορατικά οι επιπτώσεις στην απασχόληση. Στο πλαίσιο του Μηχανισμού Δίκαιης Μετάβασης για την επανειδίκευση, αναβάθμιση των δεξιοτήτων και αναδιάταξη του εργατικού δυναμικού, πρόκειται να αναπτυχθούν στοχευμένα προγράμματα σε ενωσιακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, όπως ανάπτυξη σχεδίων δίκαιης μετάβασης για περιφέρειες που εξαρτώνται από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και πρωτοβουλίες εκπαίδευσης και αναζήτησης εργασίας σε κοινότητες και περιφέρειες που επηρεάζονται αρνητικά, σε στενό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αρμόδιες αρχές. Στο πλαίσιο αυτής της μετάβασης, θα πρέπει να ενισχυθούν η απασχόληση των γυναικών, καθώς και οι ίσες ευκαιρίες σε αυτόν τον τομέα.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(4) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κινητήρων και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές (στο εξής: έγκριση τύπου εκπομπών) καθορίζονται επί του παρόντος σε δύο κανονισμούς που ισχύουν για την έγκριση τύπου εκπομπών για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αντίστοιχα, δηλαδή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Euro 6») ([44]) και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Euro VI») ([45]). ***Ο λόγος ύπαρξης δύο κανονισμών ήταν ότι οι εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων ελέγχθηκαν με βάση δοκιμή του κινητήρα, ενώ για τα ελαφρά οχήματα η βάση ήταν η δοκιμή ολόκληρου του οχήματος. Έκτοτε, έχουν αναπτυχθεί μεθοδολογίες που επιτρέπουν τη δοκιμή τόσο των ελαφρών όσο και των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στον δρόμο. Ως εκ τούτου, δεν είναι πλέον απαραίτητο να βασίζεται η έγκριση τύπου στη δοκιμή του κινητήρα.***	(4) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κινητήρων και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές (στο εξής: έγκριση τύπου εκπομπών) καθορίζονται επί του παρόντος σε δύο κανονισμούς που ισχύουν για την έγκριση τύπου εκπομπών για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αντίστοιχα, δηλαδή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Euro 6») ([44]) και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Euro VI») ([45]).
([44]) Κανονισμός (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 (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).	([44]) Κανονισμός (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 (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).
([45]) Κανονισμός (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 (ευρώ 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 (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).	([45]) Κανονισμός (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 (ευρώ 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 (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(5) Η ενσωμάτωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 σε έναν ενιαίο κανονισμό θα πρέπει να διασφαλίζει την εσωτερική συνοχή του συστήματος εγκρίσεων τύπου εκπομπών τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, επιτρέποντας, παράλληλα, διαφορετικά όρια εκπομπών για τα εν λόγω οχήματα.	(5) Η ενσωμάτωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 σε έναν ενιαίο κανονισμό θα πρέπει να διασφαλίζει την εσωτερική συνοχή του συστήματος εγκρίσεων τύπου εκπομπών τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, επιτρέποντας, παράλληλα, διαφορετικά όρια εκπομπών ***και κανόνες και παραμέτρους δοκιμών*** για τα εν λόγω οχήματα.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Είναι επίσης αναγκαίο να μειωθεί η πολυπλοκότητα, το διοικητικό κόστος και το κόστος εφαρμογής για τους κατασκευαστές και τις αρχές και να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή των προτύπων εκπομπών Euro. Η απλούστευση επιτυγχάνεται με την κατάργηση των διαφορετικών ημερομηνιών εφαρμογής για τα όρια και τις δοκιμές ***που υπήρχαν στο πλαίσιο των προτύπων Euro 6 και Euro VI***, με την εξάλειψη των πολλών και πολύπλοκων δοκιμών εκπομπών όταν δεν απαιτούνται τέτοιες δοκιμές, με την παραπομπή σε πρότυπα βάσει των υφιστάμενων κανονισμών του ΟΗΕ, κατά περίπτωση, και με τη διασφάλιση εξορθολογισμένου και συνεκτικού συνόλου διαδικασιών και δοκιμών για τα διάφορα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών.	(7) Είναι επίσης αναγκαίο να μειωθεί η πολυπλοκότητα, το διοικητικό κόστος και το κόστος εφαρμογής για τους κατασκευαστές και τις αρχές και να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή των προτύπων εκπομπών Euro. Η απλούστευση επιτυγχάνεται με την κατάργηση των διαφορετικών ημερομηνιών εφαρμογής για τα όρια και τις δοκιμές, με την εξάλειψη των πολλών και πολύπλοκων δοκιμών εκπομπών όταν δεν απαιτούνται τέτοιες δοκιμές, με την παραπομπή σε πρότυπα βάσει των υφιστάμενων κανονισμών του ΟΗΕ, κατά περίπτωση, και με τη διασφάλιση εξορθολογισμένου και συνεκτικού συνόλου διαδικασιών και δοκιμών για τα διάφορα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα περιορίζονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, απαιτείται η δοκιμή οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες χρήσης με ένα ελάχιστο σύνολο περιορισμών, ορίων και άλλων απαιτήσεων οδήγησης ***και όχι μόνο στο εργαστήριο***.	(8) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα περιορίζονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, απαιτείται η δοκιμή οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες χρήσης ***που είναι από στατιστική άποψη σημαντικές,*** με ένα ελάχιστο σύνολο περιορισμών, ορίων και άλλων απαιτήσεων οδήγησης. ***Αυτή η δοκιμή στον δρόμο θα πρέπει να βασίζεται στην κανονική οδήγηση και να αποκλείει την μεροληπτική οδήγηση.***

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 απαιτείται από τα οχήματα να τηρούν τα όρια εκπομπών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν αντιστοιχεί πλέον στη μέση διάρκεια ζωής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν απαιτήσεις ανθεκτικότητας που αντικατοπτρίζουν τη ***μέση*** αναμενόμενη διάρκεια ζωής των οχημάτων ***στην*** Ένωση.	(10) Βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 απαιτείται από τα οχήματα να τηρούν τα όρια εκπομπών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν αντιστοιχεί πλέον στη μέση διάρκεια ζωής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν απαιτήσεις ανθεκτικότητας που αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη διάρκεια ζωής των οχημάτων ([1a]) ***και τη συνήθη χρήση τους σε ολόκληρη την Ένωση ενόψει των διαφορών μεταξύ κρατών μελών***. ***Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους αγοραστές μεταχειρισμένων οχημάτων που αναμένουν το όχημα να εκπέμπει στα ίδια επίπεδα με τον χρόνο της πρώτης του κυκλοφορίας στην αγορά.***
	([1a]) Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) «Vehicles in Use, Europe 2022» («Αυτοκίνητα σε χρήση, Ευρώπη 2022»).

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α) Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να αναπτύξουν και να υλοποιήσουν στρατηγικές παροχής κινήτρων σχετικά με την ανανέωση στόλων, με στόχο τη διευκόλυνση της σταδιακής μετάβασης του ευρωπαϊκού στόλου σε οχήματα με μειωμένες εκπομπές, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα πιο καθαρό και πιο βιώσιμο οικοσύστημα μεταφορών.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Υπάρχουν πλέον τεχνολογίες που είναι διαθέσιμες και χρησιμοποιούνται ευρέως παγκοσμίως και οι οποίες περιορίζουν τις εξατμιστικές εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων κατά τη χρήση, τη στάθμευση και τον ανεφοδιασμό οχήματος με βενζίνη. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο τα όρια εκπομπών για τις εν λόγω πτητικές οργανικές ενώσεις ***να καθοριστούν*** σε χαμηλότερο επίπεδο και να θεσπιστούν όρια εκπομπών για το στάδιο του ανεφοδιασμού.	(11) Υπάρχουν πλέον τεχνολογίες που είναι διαθέσιμες και χρησιμοποιούνται ευρέως παγκοσμίως και οι οποίες περιορίζουν τις εξατμιστικές εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων κατά τη χρήση, τη στάθμευση και τον ανεφοδιασμό οχήματος με βενζίνη. ***Δεδομένου ότι αυτές οι τεχνολογίες έχουν ήδη αποδειχθεί και υλοποιηθεί με αποτελεσματικότητα ως προς το κόστος σε άλλες αγορές και περιφέρειες,*** είναι ως εκ τούτου σκόπιμο ***η Ένωση να ευθυγραμμιστεί με άλλες αγορές μέσω του καθορισμού*** των ορίων εκπομπών για τις εν λόγω πτητικές οργανικές ενώσεις σε χαμηλότερο επίπεδο και να θεσπιστούν όρια εκπομπών για το στάδιο του ανεφοδιασμού.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(11α) Για τον έλεγχο των εκπομπών ανεφοδιασμού, η επί του οχήματος ανάκτηση ατμού ανεφοδιασμού έχει υλοποιηθεί σε άλλες αγορές και περιφέρειες για περισσότερα από 15 χρόνια με αποδεδειγμένη αποτελεσματικότητα ελέγχου των ατμών. Η επί του οχήματος ανάκτηση ατμού ανεφοδιασμού δεν απαιτεί ετήσια συντήρηση ή επιθεωρήσεις για τη διατήρηση υψηλότερου επιπέδου αποτελεσματικότητας ελέγχου του ατμού ανεφοδιασμού παράλληλα με τη διατήρηση της συμβατότητας με τα υφιστάμενα πρατήρια καυσίμων του σταδίου ΙΙ.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(12) Οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων αποτελούνται από σωματίδια που εκπέμπονται από τα ελαστικά και τα φρένα των οχημάτων. Οι εκπομπές από τα ελαστικά εκτιμάται ότι αποτελούν τη μεγαλύτερη πηγή μικροπλαστικών για το περιβάλλον. Όπως φαίνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων, αναμένεται ότι έως το 2050 οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων θα αποτελούν έως και το 90 % όλων των σωματιδίων που εκπέμπονται από τις οδικές μεταφορές, επειδή τα σωματίδια καυσαερίων θα μειωθούν λόγω του εξηλεκτρισμού των οχημάτων. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω εκπομπές εκτός των καυσαερίων θα πρέπει να μετρώνται και να περιορίζονται. Η Επιτροπή θα πρέπει να ***εκπονήσει έκθεση σχετικά με τη φθορά των ελαστικών έως*** το τέλος του 2024 για να επανεξετάσει τις ***μεθόδους*** μέτρησης ***και*** τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες, ***προκειμένου να προτείνει*** όρια φθοράς των ελαστικών.	(12) Οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων αποτελούνται από σωματίδια που εκπέμπονται από τα ελαστικά και τα φρένα των οχημάτων. Οι εκπομπές από τα ελαστικά εκτιμάται ότι αποτελούν τη μεγαλύτερη πηγή μικροπλαστικών για το περιβάλλον. Όπως φαίνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων, αναμένεται ότι έως το 2050 οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων θα αποτελούν έως και το 90 % όλων των σωματιδίων που εκπέμπονται από τις οδικές μεταφορές, επειδή τα σωματίδια καυσαερίων θα μειωθούν λόγω του εξηλεκτρισμού των οχημάτων. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω εκπομπές εκτός των καυσαερίων θα πρέπει να μετρώνται και να περιορίζονται. Η Επιτροπή θα πρέπει να ***διενεργήσει επανεξέταση πριν από*** το τέλος του ***2025 για*** τη μέτρηση ***της φθοράς των ελαστικών και να καθορίσει όρια φθοράς με βάση τις*** πλέον σύγχρονες ***μεθόδους σε περίπτωση που δεν έχουν θεσπιστεί ενιαίες διατάξεις που να αναφέρονται στις εργασίες σχετικά με τη φθορά των ελαστικών που πραγματοποιήθηκαν στην ομάδα εργασίας του άρθρου 29 του ΟΗΕ (WP29) έως τα μέσα του 2026. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι η ομάδας εργασίας του άρθρου 29 του ΟΗΕ επιτυγχάνει τους περιβαλλοντικούς του στόχους έγκαιρα, αποτυπώνοντας ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας, και ότι στηρίζεται σε άρτιες επιστημονικές και τεχνικές βάσεις. Η επανεξέταση θα πρέπει να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για τα οχήματα με μπαταρίες έλξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών οχημάτων συνδεόμενων για φόρτιση στο ηλεκτρικό δίκτυο και των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία, θέσπισης*** ορίων φθοράς των ελαστικών***, συμβατών με τον στόχο της ΕΕ για μείωση των μικροπλαστικών που απελευθερώνονται στο περιβάλλον κατά 30 % έως το 2030 και με βάση τα πλέον σύγχρονα επίπεδα φθοράς λόγω τριβής.***

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(14) Τα οχήματα με μπαταρίες έλξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών συνδεόμενων για φόρτιση στο ηλεκτρικό δίκτυο και των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία, συμβάλλουν στην απαλλαγή του τομέα των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Για να εξασφαλιστεί και να αυξηθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στα οχήματα αυτά, θα πρέπει να είναι αποδοτικά και ανθεκτικά. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να απαιτείται οι μπαταρίες έλξης να διατηρούν ικανοποιητικό τμήμα της αρχικής χωρητικότητάς τους μετά από πολλά έτη χρήσης. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τους αγοραστές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται ότι το όχημα θα συνεχίσει να λειτουργεί όπως αναμένεται. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να απαιτούνται συστήματα παρακολούθησης της κατάστασης της υγείας της μπαταρίας για όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούν μπαταρίες έλξης. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστούν ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων για τη μακροβιότητα της μπαταρίας των επιβατικών αυτοκινήτων, λαμβάνοντας υπόψη τον παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό 22 των Ηνωμένων Εθνών ([47]).	(14) Τα οχήματα με μπαταρίες έλξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών συνδεόμενων για φόρτιση στο ηλεκτρικό δίκτυο και των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία, συμβάλλουν στην απαλλαγή του τομέα των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Για να εξασφαλιστεί και να αυξηθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στα οχήματα αυτά, θα πρέπει να είναι αποδοτικά και ανθεκτικά. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να απαιτείται οι μπαταρίες έλξης να διατηρούν ικανοποιητικό τμήμα της αρχικής χωρητικότητάς τους μετά από πολλά έτη χρήσης. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τους αγοραστές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται ότι το όχημα θα συνεχίσει να λειτουργεί όπως αναμένεται. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να απαιτούνται συστήματα παρακολούθησης της κατάστασης της υγείας της μπαταρίας για όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούν μπαταρίες έλξης. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστούν ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων για τη μακροβιότητα της μπαταρίας των επιβατικών αυτοκινήτων ***και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων***, λαμβάνοντας υπόψη τον παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό 22 των Ηνωμένων Εθνών ([47]).
([47]) Παγκόσμιος τεχνικός κανονισμός των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη μακροβιότητα των συσσωρευτών επί ηλεκτρικών οχημάτων (United Nations Global Technical Regulation on In-vehicle Battery Durability for Electrified Vehicles), UN GTR 22.	([47]) Παγκόσμιος τεχνικός κανονισμός των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη μακροβιότητα των συσσωρευτών επί ηλεκτρικών οχημάτων (United Nations Global Technical Regulation on In-vehicle Battery Durability for Electrified Vehicles), UN GTR 22.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(14α) Οι συσκευές OBM, OBFCM ή SOH χρησιμοποιούν δεδομένα που παράγονται από το όχημα για την παρακολούθηση της συμμόρφωσής του με τον παρόντα κανονισμό. Τα ίδια αυτά δεδομένα θα πρέπει να κοινοποιούνται, σύμφωνα με την πράξη για τα δεδομένα, στους χρήστες του οχήματος και στους παρόχους υπηρεσιών τους, ώστε οι χρήστες του οχήματος να μπορούν να επωφελούνται από συμβουλές και συστάσεις όσον αφορά τον τρόπο περιορισμού των εκπομπών και της κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος, καθώς και την επέκταση της διάρκειας ζωής της μπαταρίας του, μέσω της βελτιωμένης χρήσης του οχήματος.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(15) Η παραποίηση των οχημάτων για την αφαίρεση ή την απενεργοποίηση τμημάτων των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης αποτελεί γνωστό πρόβλημα. Η πρακτική αυτή οδηγεί σε ανεξέλεγκτες εκπομπές και θα πρέπει να προλαμβάνεται. Η παραποίηση του χιλιομετρητή έχει ως αποτέλεσμα εσφαλμένα διανυθέντα χιλιόμετρα και παρεμποδίζει τον κατάλληλο έλεγχο του οχήματος κατά τη χρήση. Ως εκ τούτου, είναι υψίστης σημασίας να διασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή προστασία της ασφάλειας των εν λόγω συστημάτων, η οποία θα συνοδεύεται από πιστοποιητικά ασφάλειας και κατάλληλη προστασία κατά της παραποίησης, ώστε να διασφαλίζεται ότι ούτε τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης ούτε ο χιλιομετρητής του οχήματος μπορούν να παραποιηθούν.	(15) Η παραποίηση των οχημάτων για την αφαίρεση ή την απενεργοποίηση τμημάτων των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης αποτελεί γνωστό πρόβλημα. Η πρακτική αυτή οδηγεί σε ανεξέλεγκτες εκπομπές και θα πρέπει να αποτρέπεται, ***μεταξύ άλλων με ενέργειες για την αποτροπή της διαφήμισης, της πώλησης και της εγκατάστασης συσκευών παραποίησης, και να επιφέρει κυρώσεις***. Η παραποίηση του χιλιομετρητή έχει ως αποτέλεσμα εσφαλμένα διανυθέντα χιλιόμετρα και παρεμποδίζει τον κατάλληλο έλεγχο του οχήματος κατά τη χρήση. Ως εκ τούτου, είναι υψίστης σημασίας να διασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή προστασία της ασφάλειας των εν λόγω συστημάτων, η οποία θα συνοδεύεται από πιστοποιητικά ασφάλειας και κατάλληλη προστασία κατά της παραποίησης, ώστε να διασφαλίζεται ότι ούτε τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης ούτε ο χιλιομετρητής του οχήματος μπορούν να παραποιηθούν.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(15α) Για να προληφθεί η αθέμιτη παρεμπόδιση του ανταγωνισμού λόγω των μέτρων κατά των παρεμβάσεων παραποίησης των οχημάτων, ο παρών κανονισμός και το οικείο παράγωγο δίκαιο θα πρέπει να διατηρεί τη δυνατότητα των ανεξάρτητων φορέων να αναπτύσσουν, διανέμουν, εγκαθιστούν και ενεργοποιούν ανταλλακτικά δευτερογενούς αγοράς. Κατά συνέπεια, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διασφαλίζουν την πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις απολύτως απαραίτητες πληροφορίες, εργαλεία και διαδικασίες για την ανάπτυξη και εγκατάσταση αυτών των ανταλλακτικών.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) Οι αισθητήρες που είναι εγκατεστημένοι σε οχήματα χρησιμοποιούνται ήδη σήμερα για τον εντοπισμό ανωμαλιών στις εκπομπές και την ενεργοποίηση σχετικών επισκευών μέσω του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης (OBD). Ωστόσο, το σύστημα OBD που χρησιμοποιείται επί του παρόντος δεν ανιχνεύει με ακρίβεια ή εγκαίρως τις δυσλειτουργίες ούτε ***επιβάλλει*** επαρκώς και εγκαίρως επισκευές. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό τα οχήματα να εκπέμπουν πολύ περισσότερες εκπομπές από όσες επιτρέπονται. Οι αισθητήρες που χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα για το OBD μπορούν, επίσης, να χρησιμοποιούνται για τη συνεχή παρακολούθηση και τον έλεγχο της συμπεριφοράς των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές μέσω ενσωματωμένου συστήματος παρακολούθησης (OBM). Το OBM θα προειδοποιεί, επίσης, τον χρήστη για την πραγματοποίηση επισκευών του κινητήρα ή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, όταν αυτές είναι απαραίτητες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να απαιτείται η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος και να ρυθμίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις του.	(16) Οι αισθητήρες που είναι εγκατεστημένοι σε οχήματα χρησιμοποιούνται ήδη σήμερα για τον εντοπισμό ανωμαλιών στις εκπομπές και την ενεργοποίηση σχετικών επισκευών μέσω του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης (OBD). Ωστόσο, το σύστημα OBD που χρησιμοποιείται επί του παρόντος δεν ανιχνεύει με ακρίβεια ή εγκαίρως τις δυσλειτουργίες ούτε ***παροτρύνει*** επαρκώς και εγκαίρως επισκευές. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό τα οχήματα να εκπέμπουν πολύ περισσότερες εκπομπές από όσες επιτρέπονται. Οι αισθητήρες που χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα για το OBD μπορούν, επίσης, να χρησιμοποιούνται για τη συνεχή παρακολούθηση και τον έλεγχο της συμπεριφοράς των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων μέσω ενσωματωμένου συστήματος παρακολούθησης (OBM). Το OBM θα προειδοποιεί, επίσης, τον χρήστη για την πραγματοποίηση επισκευών του κινητήρα ή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, όταν αυτές είναι απαραίτητες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να απαιτείται η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος και να ρυθμίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις του. ***Τα μέτρα προτροπής που συνεπάγονται τα συστήματα αυτά δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή να περιορίζουν την κινητικότητα.***

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) ***Οι κατασκευαστές μπορούν να επιλέξουν να παράγουν οχήματα που συμμορφώνονται με χαμηλότερα όρια εκπομπών ή με μεγαλύτερη μακροβιότητα της μπαταρίας από ό, τι απαιτείται στον παρόντα κανονισμό, ή τα οποία περιλαμβάνουν προηγμένες επιλογές, συμπεριλαμβανομένης της γεωπερίφραξης και των προσαρμοστικών ελέγχων. Οι καταναλωτές και οι εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να εντοπίζουν τα οχήματα αυτά μέσω της κατάλληλης τεκμηρίωσης. Ως εκ τούτου,*** θα πρέπει να διατίθεται ένα περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP).	(17) Θα πρέπει να διατίθεται ένα ***επικαιροποιημένο*** περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP) ***προκειμένου οι καταναλωτές να λαμβάνουν επικαιροποιημένες πληροφορίες καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος όπως σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, την κατάσταση της υγείας των μπαταριών, τα όρια εκπομπών, τα αποτελέσματα των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και δεδομένα τεχνικής καταλληλότητας και άλλες σημαντικές πληροφορίες.***

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Σε περίπτωση που η Επιτροπή υποβάλει πρόταση για την ταξινόμηση μετά το 2035 νέων ελαφρών οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με καύσιμα ουδέτερα ως προς το CO_2 εκτός του πεδίου εφαρμογής των προτύπων για τον στόλο CO_2, και σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει τη δυνατότητα έγκρισης τύπου των εν λόγω οχημάτων.	**διαγράφεται**

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Οι εκπομπές από οχήματα που πωλούνται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής αποτελούν αμελητέο μέρος των εκπομπών στην Ένωση. Ως εκ τούτου, μπορεί να επιτραπεί κάποια ευελιξία σε ορισμένες από τις απαιτήσεις για τους εν λόγω κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να είναι σε θέση να αντικαθιστούν ορισμένες δοκιμές κατά τη διάρκεια της έγκρισης τύπου με δηλώσεις συμμόρφωσης, ενώ οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε ***τυχαίους*** κύκλους οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες.	(19) Οι εκπομπές από οχήματα που πωλούνται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής αποτελούν αμελητέο μέρος των εκπομπών στην Ένωση. Ως εκ τούτου, μπορεί να επιτραπεί κάποια ευελιξία σε ορισμένες από τις απαιτήσεις για τους εν λόγω κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να είναι σε θέση να αντικαθιστούν ορισμένες δοκιμές κατά τη διάρκεια της έγκρισης τύπου με δηλώσεις συμμόρφωσης, ενώ οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε ***στατιστικά σημαντικούς*** κύκλους οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Ενώ ο όρος «κατάσταση της υγείας» (SOH) χρησιμοποιείται συνήθως για να αναφέρεται στην υγεία μιας μπαταρίας σε ένα δεδομένο σημείο της ζωής της, ο όρος αυτός δεν ορίζεται συνήθως και προσδιορίζεται μέσω διαφόρων μεθοδολογιών: την «κατάσταση πιστοποιημένης ενέργειας» (SOCE) και την «κατάσταση πιστοποιημένης αυτονομίας» (SOCR). Και οι δύο δείκτες μέτρησης αντιπροσωπεύουν ποσοστό της πιστοποιημένης ενέργειας συσσωρευτή ή της ηλεκτρικής αυτονομίας που απομένει σε δεδομένη χρονική στιγμή.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(21) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου και των διαδικασιών, των δοκιμών και των μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για τη δήλωση συμμόρφωσης, τον έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής, τον έλεγχο συμμόρφωσης εν χρήσει και το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP)· τις επιλογές ***και τους χαρακτηρισμούς*** οχημάτων· τις απαιτήσεις, τις δοκιμές, τις μεθόδους και τα διορθωτικά μέτρα που σχετίζονται με την ανθεκτικότητα των οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και με τις ικανότητες ταξινόμησης και επικοινωνίας των συστημάτων OBM, μεταξύ άλλων για τους σκοπούς των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και των τεχνικών ελέγχων· τις απαιτήσεις και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται ***από τους κατασκευαστές*** οχημάτων πολλών σταδίων, καθώς και τις διαδικασίες για τον προσδιορισμό της τιμής CO_2 για τα εν λόγω οχήματα πολλών σταδίων· τα τεχνικά στοιχεία, τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης για την έγκριση τύπου εκπομπών, τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους εποπτείας της αγοράς, καθώς και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, τη συμμόρφωση εν χρήσει και τους ελέγχους συμμόρφωσης της παραγωγής· τις μεθόδους και τις δοκιμές για i) τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στο εργαστήριο και στον δρόμο, συμπεριλαμβανομένων τυχαίων κύκλων δοκιμών RDE και κύκλων δοκιμών RDE ***χειρότερης περίπτωσης***, τη χρήση φορητών	(21) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και ***προκειμένου να τον συμπληρώσουν, οι εκτελεστικές αρμοδιότητες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 και η εξουσία έγκρισης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης*** θα πρέπει να ***ανατεθούν*** στην Επιτροπή όσον αφορά τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου και των διαδικασιών, των δοκιμών και των μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για τη δήλωση συμμόρφωσης, τον έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής, τον έλεγχο συμμόρφωσης εν χρήσει και το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP)· τις επιλογές οχημάτων· τις απαιτήσεις, τις δοκιμές, τις μεθόδους και τα διορθωτικά μέτρα που σχετίζονται με την ανθεκτικότητα των οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και με τις ικανότητες ταξινόμησης και επικοινωνίας των συστημάτων OBM, μεταξύ άλλων για τους σκοπούς των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και των τεχνικών ελέγχων· τις απαιτήσεις και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται ***για οχήματα*** πολλών σταδίων, καθώς και τις διαδικασίες για τον προσδιορισμό της τιμής CO_2 για τα εν λόγω οχήματα πολλών σταδίων· τα τεχνικά στοιχεία, τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης για την έγκριση τύπου εκπομπών, τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους εποπτείας της αγοράς, καθώς και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, τη συμμόρφωση εν χρήσει και τους ελέγχους συμμόρφωσης της παραγωγής· στις μεθόδους και τις δοκιμές για i) τη μέτρηση των

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
συστημάτων μέτρησης εκπομπών για την επαλήθευση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και των εκπομπών σε βραδυπορία, ii) τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iii) την παροχή προδιαγραφών για τον δείκτη αλλαγής ταχύτητας (GSI), iv) τον προσδιορισμό των επιπτώσεων ρυμουλκούμενων O_3, O_4 στις εκπομπές CO_2, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ηλεκτρική αυτονομία και την ισχύ του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iv) τη μέτρηση των εκπομπών στροφαλοθαλάμου, των εξατμιστικών εκπομπών, των εκπομπών πέδησης, v) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τη μακροβιότητα της μπαταρίας, vi) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης εν χρήσει κινητήρων και οχημάτων· τα κατώτατα όρια συμμόρφωσης και τις απαιτήσεις επιδόσεων, καθώς και vii) τις δοκιμές και τις μεθόδους για τη διασφάλιση των επιδόσεων των αισθητήρων (OBD και OBM)· viii) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφαλείας· τις προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των συστημάτων προειδοποίησης οδηγού και τις μεθόδους προτροπής και την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας τους· ix) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης· x) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης τρωτότητας και της προστασίας από παραποίηση· ***xi) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας των τύπων που έχουν εγκριθεί βάσει συγκεκριμένων χαρακτηρισμών EURO7***· xii) τα κριτήρια για τις εγκρίσεις τύπου εκπομπών για κατασκευαστές με μικρό και πολύ μικρό όγκο παραγωγής· xiii) τους ελέγχους και τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλών σταδίων· xiv) τις απαιτήσεις επιδόσεων για τον εξοπλισμό δοκιμής· xv) την προδιαγραφή των καυσίμων αναφοράς· και xvi) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της απουσίας συστημάτων αναστολής και στρατηγικών αναστολής· xvii) τη μέτρηση της φθοράς των ελαστικών, καθώς και xviii) τον μορφότυπο EVP, τα δεδομένα και τη μέθοδο κοινοποίησης των δεδομένων του EVP. ***Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[50].***	εκπομπών καυσαερίων στο εργαστήριο και στον δρόμο, συμπεριλαμβανομένων τυχαίων κύκλων δοκιμών RDE ***αλλά στατιστικά σημαντικών*** κύκλων δοκιμών RDE, τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών για την επαλήθευση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και των εκπομπών σε βραδυπορία, ii) τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iii) την παροχή προδιαγραφών για τον δείκτη αλλαγής ταχύτητας (GSI), iv) τον προσδιορισμό των επιπτώσεων ρυμουλκούμενων O_3, O_4 στις εκπομπές CO_2, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ηλεκτρική αυτονομία και την ισχύ του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iv) τη μέτρηση των εκπομπών στροφαλοθαλάμου, των εξατμιστικών εκπομπών ***και*** των εκπομπών πέδησης, v) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τη μακροβιότητα της μπαταρίας, vi) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης εν χρήσει κινητήρων και οχημάτων· τα κατώτατα όρια συμμόρφωσης και τις απαιτήσεις επιδόσεων, καθώς και vii) τις δοκιμές και τις μεθόδους για τη διασφάλιση των επιδόσεων των αισθητήρων OBD και OBM· viii) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφαλείας· τις προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των συστημάτων προειδοποίησης οδηγού και τις μεθόδους προτροπής και την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας τους· ix) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης· x) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης τρωτότητας και της προστασίας από παραποίηση· xii) τα κριτήρια για τις εγκρίσεις τύπου εκπομπών για κατασκευαστές με μικρό και πολύ μικρό όγκο παραγωγής· xiii) τους ελέγχους και τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλών σταδίων· xiv) τις απαιτήσεις επιδόσεων για τον εξοπλισμό δοκιμής· xv) την προδιαγραφή των καυσίμων αναφοράς· και xvi) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της απουσίας συστημάτων αναστολής και στρατηγικών αναστολής· xvii) τη μέτρηση της φθοράς των ελαστικών, καθώς και xviii) τον μορφότυπο EVP, τα δεδομένα και τη μέθοδο κοινοποίησης των δεδομένων του EVP.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν, ανάλογα με την περίπτωση, μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής με βάση δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων, φρένων ή ελαστικών Euro 7· τις απαιτήσεις δοκιμών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την τεχνική πρόοδο και τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7· ***τη θέσπιση επιλογών και χαρακτηρισμών οχημάτων με βάση καινοτόμες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές, αλλά και*** τον καθορισμό ορίων εκπομπών σωματιδίων πέδησης και ορίων φθοράς για τύπους ελαστικών, καθώς και ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων των μπαταριών και πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7 και τον καθορισμό ***ορισμών και*** ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13 Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου[51]. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εν λόγω εμπειρογνώμονες έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.	(22) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν, ανάλογα με την περίπτωση, μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής με βάση δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων, φρένων ή ελαστικών Euro 7· τις απαιτήσεις δοκιμών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την τεχνική πρόοδο και τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7· τον καθορισμό ορίων εκπομπών σωματιδίων πέδησης και ορίων φθοράς για τύπους ελαστικών, καθώς και ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων των μπαταριών και πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7 και τον καθορισμό ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13 Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου[51]. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εν λόγω εμπειρογνώμονες έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(22α) Η Ένωση έχει υπογράψει τη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) που συστάθηκε στις 20 Μαρτίου 1958. Η συμφωνία αυτή αφορά την τυποποίηση των τεχνικών προδιαγραφών για τα τροχοφόρα οχήματα, τον συναφή εξοπλισμό τους και τα κατασκευαστικά στοιχεία που μπορούν να εγκατασταθούν ή να χρησιμοποιηθούν με τροχοφόρα οχήματα. Επιπλέον, καθορίζει τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις εν λόγω προδιαγραφές. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει, κατά περίπτωση, να ευθυγραμμίζονται με τα πρότυπα που ορίζονται στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ ή σε τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού, κατά περίπτωση, ιδίως όσον αφορά τα όρια για τις εκπομπές σωματιδίων πέδησης, τα όρια για τους τύπους ελαστικών όσον αφορά τη φθορά και τον καθορισμό ελάχιστων κριτηρίων επιδόσεων για τις μπαταρίες.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(25) Είναι σημαντικό να δοθεί στα κράτη μέλη, στις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου και στους οικονομικούς φορείς επαρκής χρόνος για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων κανόνων που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά. Ενώ για τα ελαφρά οχήματα η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερα, στον βαθμό που αυτό είναι τεχνικά εφικτό, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα η ημερομηνία εφαρμογής μπορεί να καθυστερήσει περαιτέρω ***κατά δύο έτη***, δεδομένου ότι το χρονικό διάστημα της μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα είναι μεγαλύτερο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.	(25) Είναι σημαντικό να δοθεί στα κράτη μέλη, στις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου και στους οικονομικούς φορείς επαρκής χρόνος για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων κανόνων που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό ***και το οικείο παράγωγο δίκαιο***. Ως εκ τούτου, η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά. Ενώ για τα ελαφρά οχήματα η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερα, στον βαθμό που αυτό είναι τεχνικά ***και οικονομικά*** εφικτό, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα η ημερομηνία εφαρμογής μπορεί να καθυστερήσει περαιτέρω, δεδομένου ότι το χρονικό διάστημα της μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα είναι μεγαλύτερο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(26) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός εναρμονισμένων κανόνων όσον αφορά τις διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των οχημάτων των κατηγοριών M, N και των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς αυτών των οχημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων σε σχέση με τις εκπομπές δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από κάθε κράτος μέλος χωριστά, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,	(26) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός εναρμονισμένων κανόνων όσον αφορά τις διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των οχημάτων των κατηγοριών M, N και των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς αυτών των οχημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων σε σχέση με τις εκπομπές***, καθώς και την επιδίωξη υψηλών επιπέδων περιβαλλοντικής και υγειονομικής προστασίας,*** δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από κάθε κράτος μέλος χωριστά, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την αρχική έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει, την εποπτεία της αγοράς, την ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και τη μακροβιότητα των μπαταριών έλξης, τα συστήματα παρακολούθησης επί του οχήματος, τις διατάξεις ασφαλείας για τον περιορισμό της παραποίησης και τα μέτρα κυβερνοασφάλειας, καθώς και τον ακριβή προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της ηλεκτρικής αυτονομίας, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης.	2. ***Επιπρόσθετα,*** ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την αρχική έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει, την εποπτεία της αγοράς, την ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και τη μακροβιότητα των μπαταριών έλξης, τα συστήματα παρακολούθησης επί του οχήματος, τις διατάξεις ασφαλείας για τον περιορισμό της παραποίησης και τα μέτρα κυβερνοασφάλειας, καθώς και τον ακριβή προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 ***και ρύπων***, της ηλεκτρικής αυτονομίας, της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης κοινές τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου όσον αφορά τις εκπομπές από τη φθορά και την εποπτεία της αγοράς όλων των νεοκατασκευασθέντων ελαστικών. Αυτά πρέπει να εξετάζονται ως συμπληρωματικά στις τεχνικές απαιτήσεις για τα ελαστικά και τις διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 και N_3, καθώς και σε ρυμουλκούμενα των κατηγοριών O_3 και O_4 όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σε ένα ή περισσότερα στάδια, και σε συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.	Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 και N_3, καθώς και σε ρυμουλκούμενα των κατηγοριών O_3 και O_4 όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σε ένα ή περισσότερα στάδια, και σε συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ***και για ελαστικά των κατηγοριών C1, C2 και C3 όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 117 των Ηνωμένων Εθνών με εξαίρεση τα ελαστικά πάγου***.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2) «αρχική έγκριση τύπου εκπομπών» ή «IETA»: το πρώτο στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου εκπομπών πριν από τη χορήγηση του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου εκπομπών από τις αρχές και την έναρξη παραγωγής των οχημάτων·	2) «αρχική έγκριση τύπου εκπομπών» ή «IETA»: το πρώτο στάδιο μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου εκπομπών πριν από τη χορήγηση του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου εκπομπών από τις αρχές και την έναρξη παραγωγής των οχημάτων***, κινητήρων, συστημάτων, χωριστών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων***·**

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4) «συμμόρφωση εν χρήσει» ή «ISC»: οι δραστηριότητες που διεξάγονται σε οχήματα σε κυκλοφορία με σκοπό την επαλήθευση των απαιτήσεων ανθεκτικότητας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·	4) «συμμόρφωση εν χρήσει» ή «ISC»: οι δραστηριότητες που διεξάγονται σε οχήματα***, κινητήρες, συστήματα, χωριστές τεχνικές μονάδες ή κατασκευαστικά στοιχεία*** σε κυκλοφορία με σκοπό την επαλήθευση των απαιτήσεων ανθεκτικότητας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5) «κινητήρας»: η ***πηγή πρόωσης*** ενός οχήματος·	5) «κινητήρας»: ο ***κινητήρας εσωτερικής καύσης*** ενός οχήματος ***(ICEV)***·

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
9) «εκπομπές CO_2» ή «CO_2»: οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τον αγωγό εξαγωγής ***του μηχανοκίνητου οχήματος ή κινητήρα***·	9) «εκπομπές CO_2» ή «CO_2»: οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τον αγωγό εξαγωγής·

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
10) «οξείδια του αζώτου» ή «NOx»: το άθροισμα ***των οξειδίων*** του αζώτου που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·	10) «οξείδια του αζώτου» ή «NOx»: το άθροισμα ***μονοξειδίου (NO) και διοξειδίου*** του αζώτου ***(NO_2)*** που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 10 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	10α) «υποξείδιο του αζώτου» ή «N_2O»: οι εκπομπές υποξειδίου του αζώτου από τον αγωγό εξαγωγής·

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
18) «υδρογονάνθρακες πλην μεθανίου» ή «***NHMC***»: οι συνολικές εκπομπές υδρογονανθράκων από τον αγωγό εξαγωγής, εξαιρουμένου του μεθανίου·	18) «υδρογονάνθρακες πλην μεθανίου» ή «***NMHC***»: οι συνολικές εκπομπές υδρογονανθράκων από τον αγωγό εξαγωγής, εξαιρουμένου του μεθανίου·

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
24) «εργαλείο υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας οχήματος» ή «VECTO»: εργαλείο προσομοίωσης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου, της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας από βαρέα επαγγελματικά οχήματα· ***«κατανάλωση ενέργειας»: η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από κάθε πηγή πρόωσης εντός του οχήματος***·	24) «εργαλείο υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας οχήματος» ή «VECTO»: εργαλείο προσομοίωσης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου, της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας από βαρέα επαγγελματικά οχήματα·

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 24 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	24α) «κατανάλωση ενέργειας»: η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από κάθε πηγή πρόωσης εντός του οχήματος·

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
29) «φθορά ελαστικού»: η μάζα του υλικού που χάνεται από το ελαστικό λόγω της διαδικασίας φθοράς με τριβή και εκπέμπεται στο περιβάλλον·	29) «φθορά ελαστικών»: η μάζα υλικού που χάνεται από το ελαστικό λόγω της διαδικασίας φθοράς με τριβή, ***που αναφέρεται στις εργασίες που εκτελούνται στο πλαίσιο της κοινής ειδικής ομάδας GRBP/GRPE της WP29 του ΟΗΕ για τη φθορά των ελαστικών,*** και εκπέμπεται στο περιβάλλον·

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 34

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
34) «αρχικά συστήματα ελέγχου της ρύπανσης»: σύστημα ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων συστημάτων που καλύπτεται από την έγκριση τύπου που έχει χορηγηθεί για το συγκεκριμένο όχημα·	34) «αρχικά συστήματα ελέγχου της ρύπανσης»: σύστημα ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων συστημάτων που καλύπτεται από την έγκριση τύπου που έχει χορηγηθεί για το συγκεκριμένο όχημα, ***και το οποίο εγκαταστάθηκε στο όχημα κατά την πρώτη ταξινόμησή του***·

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
36) «λειτουργία προσαρμοστικού ελέγχου»: σύστημα που ρυθμίζει τον κινητήρα, τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης ή άλλες παραμέτρους του οχήματος με σκοπό τη βελτίωση της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας και της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης με βάση την αναμενόμενη χρήση του οχήματος·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 38

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
38) «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «OBM»: σύστημα επί οχήματος ικανό να ανιχνεύει είτε υπερβάσεις εκπομπών είτε όταν ένα όχημα βρίσκεται σε τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών, κατά περίπτωση, και ικανό να υποδεικνύει την ύπαρξη τέτοιων υπερβάσεων μέσω πληροφοριών αποθηκευμένων στο όχημα και να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο·	38) «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «OBM»: σύστημα επί οχήματος ικανό να ***παρακολουθεί τις εκπομπές και να*** ανιχνεύει είτε υπερβάσεις εκπομπών είτε όταν ένα όχημα βρίσκεται σε τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών, κατά περίπτωση, και ικανό να υποδεικνύει την ύπαρξη τέτοιων υπερβάσεων μέσω πληροφοριών αποθηκευμένων στο όχημα και να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο·

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
39) «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM»: κάθε λογισμικό ή υλισμικό που αντιλαμβάνεται και χρησιμοποιεί παραμέτρους οχήματος, κινητήρα, καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας και ωφέλιμου φορτίου/μάζας για τον προσδιορισμό, την αποθήκευση στο όχημα των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας και άλλων παραμέτρων που έχουν σημασία για τον προσδιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης του οχήματος·	39) «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM»: κάθε λογισμικό ή υλισμικό που αντιλαμβάνεται και χρησιμοποιεί παραμέτρους οχήματος, κινητήρα, καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας και ωφέλιμου φορτίου/μάζας για τον προσδιορισμό, την αποθήκευση στο όχημα των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας και άλλων παραμέτρων που έχουν σημασία για τον προσδιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου ή ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης του οχήματος, ***καθώς και για τον σκοπό των ελέγχων τεχνικής κατάστασης***·

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 44

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
44) «παραποίηση»: αδρανοποίηση ή τροποποίηση από τους οικονομικούς φορείς ή ανεξάρτητους φορείς του κινητήρα, της διάταξης και του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης του οχήματος, του συστήματος πρόωσης, της μπαταρίας έλξης, του χιλιομετρητή, του OBFCM ή του OBD/OBM, συμπεριλαμβανομένου κάθε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου των εν λόγω συστημάτων και των δεδομένων τους·	44) «παραποίηση»: αδρανοποίηση ή τροποποίηση από τους οικονομικούς φορείς ή ανεξάρτητους φορείς του κινητήρα ***ή ηλεκτροκινητήρα***, της διάταξης και του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης του οχήματος, του συστήματος πρόωσης, της μπαταρίας έλξης, του χιλιομετρητή, του OBFCM ή του OBD/OBM, συμπεριλαμβανομένου κάθε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου των εν λόγω συστημάτων και των δεδομένων τους·

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 47 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
47) «κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής»: κατασκευαστής λιγότερων από 10 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας M_1 ή 22 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N_1 που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος και ο οποίος:	47) «κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής»: κατασκευαστής λιγότερων από 10 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας M_1 ή 22 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N_1 ή 600 νέων ***ή 600 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, και 6 900 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων συνολικά των κατηγοριών N_2 και N_3*** που ταξινομούνται στην Ένωση ανά ημερολογιακό έτος και ο οποίος:

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
63) «ονομαστική ισχύς» ή «P_{rated}»: η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα σε kW·	63) «ονομαστική ισχύς» ή «P_{rated}»: η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα ή ***ηλεκτροκινητήρα*** σε kW·

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 65

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
65) «μπαταρία έλξης»: σύστημα μπαταρίας που αποθηκεύει ενέργεια με κύριο σκοπό την προώθηση του οχήματος·	65) «μπαταρία έλξης»: σύστημα μπαταρίας που αποθηκεύει ενέργεια με κύριο σκοπό την προώθηση του οχήματος, ***συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας***·

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 65 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	65α) «σύστημα διαχείρισης μπαταρίας»: ηλεκτρονική διάταξη η οποία ελέγχει ή διαχειρίζεται τις ηλεκτρικές και θερμικές λειτουργίες μπαταρίας προκειμένου να διασφαλιστούν η ασφάλεια, οι επιδόσεις και η διάρκεια ζωής της μπαταρίας, διαχειρίζεται και αποθηκεύει τα δεδομένα σχετικά με τις παραμέτρους για τον προσδιορισμό της κατάστασης υγείας και της αναμενόμενης διάρκειας ζωής της μπαταρίας που ορίζονται στο παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και η οποία επικοινωνεί με το όχημα στο οποίο είναι ενσωματωμένη η μπαταρία, ή με δημόσια ή ιδιωτική υποδομή φόρτισης·

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
67) «αυτονομία μηδενικών εκπομπών»: η μέγιστη απόσταση που μπορεί να διανύσει ένα όχημα μηδενικών εκπομπών έως ότου εξαντληθεί η μπαταρία έλξης ή αδειάσει η δεξαμενή καυσίμου, η οποία για οχήματα PEV αντιστοιχεί στην ηλεκτρική αυτονομία·	67) «αυτονομία μηδενικών εκπομπών»: η μέγιστη απόσταση που μπορεί να διανύσει ένα όχημα μηδενικών εκπομπών ***ή ένα όχημα με τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών*** έως ότου εξαντληθεί η μπαταρία έλξης ή αδειάσει η δεξαμενή καυσίμου ***ενός οχήματος που δεν ανήκει στην κατηγορία ICEV***, η οποία για οχήματα PEV αντιστοιχεί στην ηλεκτρική αυτονομία·

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 71

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
71) «περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος» ή «EVP»: αρχείο σε έντυπη και ψηφιακή μορφή που περιέχει πληροφορίες ***σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις ενός οχήματος κατά τη στιγμή της ταξινόμησης, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου των ορίων εκπομπών ρύπων, των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου, της κατανάλωσης ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα, καθώς και της μακροβιότητας της μπαταρίας και άλλων σχετικών*** τιμών·	71) «περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος» ή «EVP»: αρχείο σε έντυπη και ψηφιακή μορφή που περιέχει ***όλες τις*** πληροφορίες ***που απαιτούνται για την επαλήθευση των δοκιμασμένων και των δηλωμένων από τον κατασκευαστή*** τιμών ***κατά την έγκριση τύπου***·

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 72

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
72) «σύστημα προειδοποίησης οδηγού για υπέρβαση εκπομπών»: σύστημα σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και εγκατεστημένο σε όχημα για την παροχή πληροφοριών στον χρήστη σχετικά με την υπέρβαση εκπομπών και την επιβολή επισκευών·	72) «σύστημα προειδοποίησης οδηγού για υπέρβαση εκπομπών ***καυσαερίων***»: σύστημα σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και εγκατεστημένο σε όχημα για την παροχή πληροφοριών στον χρήστη σχετικά με την υπέρβαση εκπομπών ***καυσαερίων*** και την επιβολή επισκευών·

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 77

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
77) «χειμερινό ελαστικό»: το ελαστικό του οποίου το σκάλισμα, το υλικό ή η δομή πέλματος έχουν σχεδιαστεί κυρίως για επιδόσεις υπό συνθήκες χιονιού, καλύτερες από εκείνες ενός κοινού ελαστικού, όσον αφορά την ικανότητα του ελαστικού να εκκινεί το όχημα ή να διατηρεί την κίνησή του·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 78

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
78) «ελαστικό ειδικής χρήσης»: ελαστικό που προορίζεται για μεικτή χρήση, επί και εκτός οδού, ή για άλλες ειδικές χρήσεις. Αυτά τα ελαστικά είναι σχεδιασμένα κυρίως για την εκκίνηση και διατήρηση της κίνησης του οχήματος σε εκτός οδού συνθήκες.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – σημείο 78 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	78α) «Ελαστικό πάγου»: χειμερινό ελαστικό κατηγορίας C1 για χρήση σε συνθήκες έντονης χιονόπτωσης, το οποίο έχει επιπλέον σχεδιαστεί για χρήση σε οδοστρώματα καλυμμένα με πάγο και το οποίο πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό αριθ. 117 του ΟΗΕ.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα οχήματα που κατασκευάζουν, τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης για τα οποία απαιτείται έγκριση τύπου, τα οποία κατασκευάζουν και τα οποία πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα οχήματα που κατασκευάζουν, τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. ***Από τις συγκεκριμένες ημερομηνίες εφαρμογής που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό,*** οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα νέα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης***, ελαστικών*** και αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης για τα οποία απαιτείται έγκριση τύπου, τα οποία κατασκευάζουν και τα οποία πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Κατά την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών καυσαερίων, όταν η δοκιμή εκτελείται σε ***διευρυμένες συνθήκες οδήγησης***, οι εκπομπές διαιρούνται με τον διαιρέτη διευρυμένης οδήγησης που ορίζεται στο παράρτημα III.	Κατά την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών καυσαερίων, όταν η δοκιμή εκτελείται σε ***μία*** διευρυμένη συνθήκη οδήγησης ***κάθε φορά***, οι εκπομπές διαιρούνται με τον διαιρέτη διευρυμένης οδήγησης που ορίζεται στο παράρτημα III.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι εκπομπές κατά την αναγέννηση των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης ***θα*** περιλαμβάνονται ως σταθμισμένος μέσος όρος με βάση τη συχνότητα και τη διάρκεια των συμβάντων αναγέννησης.	Οι εκπομπές κατά την αναγέννηση των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης περιλαμβάνονται ως σταθμισμένος μέσος όρος με βάση τη συχνότητα και τη διάρκεια των συμβάντων αναγέννησης

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν και κατασκευάζουν κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, ώστε να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I.	4. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν και κατασκευάζουν κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, ώστε να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I ***υπό τις συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στο παράρτημα III***.

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 6 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) συστήματα OBD **ικανά** να ανιχνεύουν δυσλειτουργικά συστήματα που οδηγούν σε υπερβάσεις των εκπομπών προκειμένου να διευκολύνονται οι επισκευές·	α) Συστήματα OBD ***που μπορούν*** να ανιχνεύουν δυσλειτουργικά συστήματα που οδηγούν σε υπερβάσεις των εκπομπών ***καυσαερίων ή σε δυσλειτουργία άλλων κατασκευαστικών στοιχείων***, προκειμένου να διευκολύνονται οι επισκευές·

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 6 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) συστήματα OBM ικανά να ανιχνεύουν εκπομπές πάνω από τα όρια εκπομπών λόγω δυσλειτουργιών, αυξημένης μείωσης της απόδοσης ή άλλων καταστάσεων που αυξάνουν τις εκπομπές·	β) συστήματα OBM ικανά να ανιχνεύουν εκπομπές πάνω από τα όρια εκπομπών λόγω δυσλειτουργιών, αυξημένης μείωσης της απόδοσης ή άλλων καταστάσεων που αυξάνουν τις εκπομπές ***εντός των ορίων των ανοχών μέτρησης OBM ή τον τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών***·

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 6 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) οθόνες SOH της μπαταρίας έλξης κ***αι των συστημάτων εκπομπής***·	δ) οθόνες SOH της μπαταρίας έλξης·

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 6 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών·	ε) συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών καυσαερίων·

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 6 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ζ) συσκευές που κοινοποιούν δεδομένα που παράγονται από το όχημα και χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και δεδομένα OBFCM, με σκοπό τη διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου και τεχνικής οδικής επιθεώρησης με ασύρματο τρόπο, και για τους σκοπούς της επικοινωνίας με υποδομές επαναφόρτισης και σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης.	ζ) συσκευές που κοινοποιούν δεδομένα που παράγονται από το όχημα ***μαζί με τον αριθμό έγκρισης και την παραλλαγή έγκρισης τύπου*** και χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και δεδομένα OBFCM, με σκοπό τη διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου και τεχνικής οδικής επιθεώρησης με ασύρματο τρόπο και για τους σκοπούς της επικοινωνίας με υποδομές επαναφόρτισης και σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης, ***καθώς και για την παροχή υπηρεσιών τρίτων στον χρήστη του οχήματος με σκοπό τη βελτίωση της χρήσης του οχήματος, τον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης του οχήματος, των εκπομπών του ή την παράταση της διάρκειας ζωής της μπαταρίας του εν χρήσει***.

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 7 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) του χιλιομετρητή ***και***	δ) του χιλιομετρητή**,**

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 7 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εα) ηλεκτροκινητήρας και συναφείς μονάδες ελέγχου·

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 7 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εβ) συστήματα ασφαλείας οχήματος.

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – εδάφιο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8. Ο κατασκευαστής αποτρέπει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης των τρωτών σημείων που αναφέρονται στην παράγραφο 7. Όταν διαπιστώνεται η ύπαρξη αυτού του είδους του τρωτού σημείου, ο κατασκευαστής εξαλείφει το τρωτό σημείο, με επικαιροποίηση λογισμικού ή με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.	8. Ο κατασκευαστής αποτρέπει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης των τρωτών σημείων που αναφέρονται στην παράγραφο 7 ***στον μέγιστο δυνατό βαθμό με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες γνώσεις κατά τη στιγμή της έγκρισης τύπου***. Όταν διαπιστώνεται η ύπαρξη αυτού του είδους του τρωτού σημείου, ο κατασκευαστής ***λαμβάνει κάθε δυνατό μέτρο, λαμβάνοντας υπόψη την τεχνολογική πρόοδο, για*** την εξάλειψη του τρωτού σημείου, με επικαιροποίηση λογισμικού ή με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – εδάφιο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την πρόσβαση ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες, τα εργαλεία και τις διαδικασίες που απαιτούνται για την ανάπτυξη συμβατών ανταλλακτικών της δευτερογενούς αγοράς που πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις του κατασκευαστή και την ικανότητα εγκατάστασης και ενεργοποίησης των εν λόγω εξαρτημάτων στο όχημα, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών στοιχείων που σχετίζονται με το σύστημα OBD, σύμφωνα με τα μέτρα κατά της παραποίησης που εφαρμόζει ο κατασκευαστής. ***Όταν οι κατασκευαστές οχημάτων εξετάζουν το ενδεχόμενο απόκρυψης πληροφοριών, εργαλείων και διαδικασιών που είναι απαραίτητες για τους ανεξάρτητους φορείς, αποδεικνύουν κατά πόσον η εν λόγω απόκρυψη πληροφοριών, εργαλείων και διαδικασιών θα αποτελούσε αναλογικό μέσο για την αντιμετώπιση των εν λόγω ανησυχιών για παραποίηση. Ως εκ τούτου, εξετάζουν πιο συγκεκριμένα εάν επαρκούν λιγότερο περιοριστικά μέτρα.***

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – εδάφιο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
10. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες, τις δοκιμές και τις μεθοδολογίες για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 9. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Οι κατασκευαστές μπορούν να χαρακτηρίζουν τα οχήματα που κατασκευάζουν ως «όχημα Euro 7+», εφόσον τα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:	**διαγράφεται**
α) για τα οχήματα ICEV και NOVC-HEV, δηλώνοντας συμμόρφωση με όρια εκπομπών κατά τουλάχιστον 20 % χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα I για τους αέριους ρύπους και με όρια εκπομπών χαμηλότερα κατά μία τάξη μεγέθους για τις εκπομπές αριθμού σωματιδίων·	
β) για τα οχήματα OVC-HEV, δηλώνοντας συμμόρφωση με όρια εκπομπών τουλάχιστον κατά 20 % χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα I για τους αέριους ρύπους, όρια εκπομπών χαμηλότερα κατά μία τάξη μεγέθους για τις εκπομπές αριθμού σωματιδίων και μακροβιότητα μπαταρίας, η οποία είναι τουλάχιστον κατά 10 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερη από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II·	
γ) για τα οχήματα PEV, δηλώνοντας μακροβιότητα μπαταρίας η οποία είναι τουλάχιστον κατά 10 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερη από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II.	

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 ελέγχεται με βάση τις δηλωμένες τιμές.	**διαγράφεται**

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Οι κατασκευαστές μπορούν να χαρακτηρίζουν οχήματα ως «οχήματα Euro 7A», εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι εξοπλισμένα με λειτουργίες προσαρμοστικού ελέγχου. Η χρήση λειτουργιών προσαρμοστικού ελέγχου αποδεικνύεται στις αρχές έγκρισης τύπου κατά την έγκριση τύπου και επαληθεύεται κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV.	**διαγράφεται**

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Οι κατασκευαστές μπορούν να χαρακτηρίζουν οχήματα ως «οχήματα Euro 7G», εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι εξοπλισμένα με κινητήρες εσωτερικής καύσης με τεχνολογίες γεωπερίφραξης. Ο κατασκευαστής εγκαθιστά στα εν λόγω οχήματα σύστημα προειδοποίησης του οδηγού που ενημερώνει τον χρήστη όταν οι μπαταρίες έλξης είναι σχεδόν εξαντλημένες και για να σταματά το όχημα εάν δεν φορτιστεί εντός 5 km από την πρώτη προειδοποίηση ενώ βρίσκεται σε τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών. Η εφαρμογή αυτών των τεχνολογιών γεωπερίφραξης μπορεί να επαληθευτεί κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος.	**διαγράφεται**

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Οι κατασκευαστές μπορούν να κατασκευάζουν οχήματα που συνδυάζουν δύο ή περισσότερα από τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 ή 3 και να τα χαρακτηρίζουν χρησιμοποιώντας συνδυασμό συμβόλων και γραμμάτων όπως οχήματα «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ή «Euro 7AG».	**διαγράφεται**

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, για οχήματα κατηγορίας N_2 μέγιστης μάζας μεταξύ 3,5 και 4,0 τόνων που προέρχονται από τύπο οχήματος N_1, η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να χορηγήσει έγκριση τύπου εκπομπών για τον τύπο οχήματος N_1. Τα οχήματα αυτά χαρακτηρίζονται ως «οχήματα Euro 7ext».	**διαγράφεται**

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εδάφιο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες, τις δοκιμές και τις μεθοδολογίες για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 6. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.	**διαγράφεται**

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα OBFCM, OBD και OBM και τα μέτρα κατά της παραποίησης που εγκαθίστανται στα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για όσο διάστημα το όχημα είναι σε χρήση.	3. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι ***ο σχεδιασμός και η λειτουργικότητα των συστημάτων*** OBFCM, OBD και OBM και τα μέτρα κατά της παραποίησης που εγκαθίστανται στα εν λόγω οχήματα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ***και δεν απενεργοποιούνται*** για όσο διάστημα το όχημα είναι σε χρήση.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται ***στα σημεία*** 1 έως 3 ισχύουν για οχήματα για όλους τους τύπους καυσίμων ή πηγών ενέργειας με τα οποία τροφοδοτούνται. Οι ίδιες απαιτήσεις ισχύουν, επίσης, για όλες τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα κατασκευαστικά στοιχεία που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.	4. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται ***στις παραγράφους*** 1 έως 3 ισχύουν για οχήματα για όλους τους τύπους καυσίμων ή πηγών ενέργειας με τα οποία τροφοδοτούνται. Οι ίδιες απαιτήσεις ισχύουν, επίσης, για όλες τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα κατασκευαστικά στοιχεία που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 6 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Τα συστήματα OBM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα εν λόγω οχήματα είναι ικανά για ***όλα τα ακόλουθα***:	6. Τα συστήματα OBM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα εν λόγω οχήματα είναι ικανά για:

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 6 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) κοινοποίηση των δεδομένων σχετικά με τη συμπεριφορά του οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τον αισθητήρα ρύπων και τη ροή καυσαερίων, μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο, μεταξύ άλλων για σκοπούς τεχνικού ελέγχου και τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων ([55]), ([56]) ·	β) κοινοποίηση των δεδομένων σχετικά με τη συμπεριφορά του οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές ***καυσαερίων***, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τον αισθητήρα ρύπων και τη ροή καυσαερίων, μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο, μεταξύ άλλων για σκοπούς τεχνικού ελέγχου και τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων ([55]), ([56]) , ***ή με σκοπό τον εντοπισμό παραποίησης και την παροχή υπηρεσιών τρίτων που βοηθούν τον χρήστη του οχήματος να μειώσει τις εκπομπές κατά το στάδιο χρήσης***·
([55]) Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134).	([55]) Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134).
([56]) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 129).	([56]) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 129).

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 6 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ενεργοποίηση της επισκευής του οχήματος όταν το σύστημα προειδοποίησης του οδηγού κοινοποιεί σημαντική υπέρβαση εκπομπών.	γ) παρότρυνση της επισκευής του οχήματος όταν το σύστημα προειδοποίησης του οδηγού κοινοποιεί σημαντική υπέρβαση εκπομπών.

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – εδάφιο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7. Τα συστήματα OBFCM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα εν λόγω οχήματα είναι ικανά να κοινοποιούν **τα** δεδομένα του οχήματος που καταγράφουν μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο.	7. Τα συστήματα OBFCM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα εν λόγω οχήματα είναι ικανά να κοινοποιούν ***όλα τα νομικώς απαιτούμενα οικεία*** δεδομένα του οχήματος**,** που καταγράφουν μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο, ***με τήρηση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679***.

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – εδάφιο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8. Για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο ή μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι κατασκευαστές λαμβάνουν ***αμέσως*** τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων επισκευών ή τροποποιήσεων των εν λόγω οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, κατά περίπτωση, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές ή οποιοσδήποτε άλλος οικονομικός φορέας αποσύρουν από την αγορά ή ανακαλούν, κατά περίπτωση, τα εν λόγω οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου, σχετικά με τη μη συμμόρφωση, παρέχοντας τις κατάλληλες λεπτομέρειες.	8. Για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο ή μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι κατασκευαστές λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων επισκευών ή τροποποιήσεων των εν λόγω οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, κατά περίπτωση, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές ή οποιοσδήποτε άλλος οικονομικός φορέας αποσύρουν από την αγορά ή ανακαλούν, κατά περίπτωση, τα εν λόγω οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ***και την Επιτροπή***, σχετικά με τη μη συμμόρφωση, παρέχοντας τις κατάλληλες λεπτομέρειες.

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – εδάφιο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
9. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις απαιτήσεις, τις δοκιμές, τις μεθόδους και τα διορθωτικά μέτρα που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 8. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή έγκρισης τύπου υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τις RDE, τη διόρθωση θερμοκρασίας περιβάλλοντος CO_2, το OBD, το OBM, την ανθεκτικότητα των εκπομπών και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, τη συνεχή ή περιοδική αναγέννηση, την αποφυγή παραποίησης και τον στροφαλοθάλαμο, όπως ορίζονται στο παράρτημα V. ***Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή έγκρισης τύπου υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης σχετικά με τη χρήση προσαρμοστικών ελέγχων και επιλογών γεωπερίφραξης όταν ο κατασκευαστής επιλέγει αυτές τις επιλογές.***	2. Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή έγκρισης τύπου υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τις RDE, τη διόρθωση θερμοκρασίας περιβάλλοντος CO_2, το OBD, το OBM, την ανθεκτικότητα των εκπομπών και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, τη συνεχή ή περιοδική αναγέννηση, την αποφυγή παραποίησης και τον στροφαλοθάλαμο, όπως ορίζονται στο παράρτημα V.

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Οι κατασκευαστές εκδίδουν το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP) για κάθε όχημα και το παραδίδουν στον αγοραστή ***του οχήματος μαζί με*** το όχημα, αντλώντας τα σχετικά δεδομένα από πηγές όπως το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τα έγγραφα έγκρισης τύπου. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι τα δεδομένα EVP είναι διαθέσιμα προς εμφάνιση στα ηλεκτρονικά συστήματα του οχήματος και μπορούν να μεταδίδονται από συστήματα επί του οχήματος σε συστήματα εκτός του οχήματος.	4. Οι κατασκευαστές εκδίδουν το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP) για κάθε όχημα ***που κοινοποιείται στο σημείο πώλησης μαζί με το όχημα*** και το παραδίδουν στον αγοραστή του οχήματος μαζί με το όχημα, αντλώντας τα σχετικά δεδομένα από πηγές όπως το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τα έγγραφα έγκρισης τύπου. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι τα δεδομένα EVP είναι διαθέσιμα προς εμφάνιση στα ηλεκτρονικά συστήματα του οχήματος και μπορούν να μεταδίδονται από συστήματα επί του οχήματος σε συστήματα εκτός του οχήματος.

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. ***Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των δοκιμών και των επαληθεύσεων συμμόρφωσης, καθώς και των διαδικασιών που σχετίζονται με την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής,*** τη συμμόρφωση εν χρήσει, ***τη δήλωση συμμόρφωσης και το EVP σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 4. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται*** σύμφωνα με ***τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.***	5. ***Οι κατασκευαστές εκδίδουν επικαιροποιημένο EVP μετά τους ελέγχους*** συμμόρφωσης εν χρήσει***, αναφέροντας τις επικαιροποιημένες τιμές για τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 71 του παρόντος κανονισμού.*** Σύμφωνα με ***τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 και την οδηγία 2014/45/ΕΕ, οι κατασκευαστές επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές και στα κέντρα ελέγχου να επικαιροποιούν το EVP με ακριβή δεδομένα από τη θύρα OBD και τη διάταξη OBFCM του οχήματος.***

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 7α
	Ειδικές διατάξεις σχετικά με τη φθορά των ελαστικών των οχημάτων
	Μετά τη δημοσίευση των σχετικών ενιαίων διατάξεων στην WP.29 του ΟΗΕ, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό των μεθόδων μέτρησης των εκπομπών στη φθορά και των ορίων ανά κατηγορία ελαστικών για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου, οι οποίες αναφέρονται στις ενιαίες διατάξεις και παρεκκλίσεις που θα θεσπιστούν στην WP.29 του ΟΗΕ σχετικά με την έγκριση τύπου ελαστικών όσον αφορά την έγκριση τύπου εκπομπών λόγω φθοράς ελαστικών.
	Σε περίπτωση που δεν έχουν θεσπιστεί ενιαίες διατάξεις στην WP.29 του ΟΗΕ έως τις 30 Ιουνίου 2026 για τα ελαστικά της κατηγορίας C1 και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035 για τα ελαστικά των κατηγοριών C2 και C3, η Επιτροπή προβαίνει σε επανεξέταση και, κατά περίπτωση, αναπτύσσει μέθοδο για τη μέτρηση της φθοράς των ελαστικών και καθορίζει όρια φθοράς για τα ελαστικά με βάση άλλες υφιστάμενες σύγχρονες μεθόδους. Μετά την εν λόγω επανεξέταση και κατά περίπτωση, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις έως τις 30 Οκτωβρίου 2026, σύμφωνα με το άρθρο 16, για τον καθορισμό των εν λόγω μεθόδων και τον καθορισμό των ορίων εκπομπών στη φθορά ανά κατηγορία ελαστικών.

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ειδικοί κανόνες για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής	Ειδικοί κανόνες για κατασκευαστές με μικρό και πολύ μικρό όγκο παραγωγής

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής μπορούν να υποκαταστήσουν τις δοκιμές που καθορίζονται στους πίνακες 1, 3, 5, 7 και 9 του παραρτήματος V με δηλώσεις συμμόρφωσης. Η συμμόρφωση των οχημάτων που κατασκευάζονται και διατίθενται στην αγορά από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής μπορεί να ελέγχεται ως προς τη συμμόρφωση εν χρήσει και την εποπτεία της αγοράς σύμφωνα με τους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V. Δεν απαιτείται η διενέργεια δοκιμών συμμόρφωσης της παραγωγής που ορίζονται στο παράρτημα V. Το άρθρο ***4 παράγραφος 4*** στοιχείο β) δεν εφαρμόζεται σε κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής.	1. Όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, οι κατασκευαστές με μικρό ***και πολύ μικρό*** όγκο παραγωγής μπορούν να υποκαταστήσουν τις δοκιμές που καθορίζονται στους πίνακες 1, 3, 5, 7 και 9 του παραρτήματος V με δηλώσεις συμμόρφωσης. Η συμμόρφωση των οχημάτων που κατασκευάζονται και διατίθενται στην αγορά από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής μπορεί να ελέγχεται ως προς τη συμμόρφωση εν χρήσει και την εποπτεία της αγοράς σύμφωνα με τους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V. Δεν απαιτείται η διενέργεια δοκιμών συμμόρφωσης της παραγωγής που ορίζονται στο παράρτημα V. Το άρθρο ***4 παράγραφος 6*** στοιχείο β) δεν εφαρμόζεται σε κατασκευαστές με μικρό ***και πολύ μικρό*** όγκο παραγωγής.

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I σε εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε ***τυχαίους*** κύκλους πραγματικής οδήγησης για σκοπούς συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς.	2. Οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I σε εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε ***στατιστικά σημαντικούς*** κύκλους πραγματικής οδήγησης για σκοπούς συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς.

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ειδικοί κανόνες για ***οχήματα*** πολλών σταδίων	Ειδικοί κανόνες για ***έγκριση τύπου οχημάτων*** πολλών σταδίων

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. **Στις εγκρίσεις τύπου** πολλών σταδίων, ***οι κατασκευαστές του δεύτερου ή των επόμενων σταδίων είναι υπεύθυνοι για την έγκριση τύπου εκπομπών όταν τροποποιούν οποιοδήποτε μέρος του οχήματος το οποίο, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχαν οι κατασκευαστές του προηγούμενου σταδίου, ενδέχεται να επηρεάσει τις εκπομπές ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας***.	1. Οι ειδικές διατάξεις του παραρτήματος V - Πίνακες 3, 4 και 5 ισχύουν για τα οχήματα πολλών σταδίων.

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διοικητικών απαιτήσεων και των δεδομένων που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές του προηγούμενου σταδίου σύμφωνα με την παράγραφο 1 και των διαδικασιών για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 των εν λόγω οχημάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Οι εθνικές αρχές έγκρισης εφαρμόζουν μέτρα για τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου εκπομπών σε τύπους οχημάτων, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες και για τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις απαιτήσεις για τη συμμόρφωση της παραγωγής και τη συμμόρφωση εν χρήσει σύμφωνα με το παράρτημα V.	1. Οι εθνικές αρχές έγκρισης εφαρμόζουν μέτρα για τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου εκπομπών σε τύπους οχημάτων, ***συστήματα,*** κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες και για τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τις απαιτήσεις για τη συμμόρφωση της παραγωγής και τη συμμόρφωση εν χρήσει σύμφωνα με το παράρτημα V.

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Κατά τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων, οι εθνικές αρχές και τα κέντρα δοκιμών επικαιροποιούν το περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP) με επικαιροποιημένες τιμές για την ενημέρωση που αναφέρεται στο άρθρο 3 σημείο 71.

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Αρχής γενομένης 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παράγωγου δικαίου και σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες, οι εθνικές αρχές έγκρισης αρνούνται -για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M_1, N_1, που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό- να χορηγούν έγκριση τύπου της ΕΕ για τις εκπομπές ή εθνική έγκριση τύπου εκπομπών.

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Με ισχύ από την ***1η Ιουλίου 2025,*** οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση των νέων οχημάτων M_1, N_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.	4. ***Τριάντα έξι (36) μήνες μετά από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παράγωγου δικαίου και σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες***, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση των νέων οχημάτων M_1, N_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	4α. Σαράντα οκτώ (48) μήνες από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παράγωγου δικαίου και σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες, οι εθνικές αρχές έγκρισης αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ενεργειακή αποδοτικότητα ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, σε περίπτωση νέων τύπων οχημάτων M_2, M_3, N_2, N_3 και νέων ρυμουλκούμενων O_3, O_4, να χορηγήσουν έγκριση τύπου ΕΕ για τις εκπομπές ή εθνική έγκριση τύπου για τις εκπομπές που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Με ισχύ από την ***1η Ιουλίου 2027***, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και νέων ρυμουλκουμένων O_3, O_4, που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων.	5. ***Εξήντα (60) μήνες μετά από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παράγωγου δικαίου και σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες***, οι εθνικές αρχές, στην περίπτωση νέων οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και νέων ρυμουλκουμένων O_3, O_4, που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία των εν λόγω ***κινητήρων***, οχημάτων ***ή ρυμουλκουμένων***.

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – εδάφιο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διοικητικών και τεχνικών στοιχείων που απαιτούνται για τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων με σκοπό την επαλήθευση της συμμόρφωσης με την παράγραφο 1, καθώς και των τεχνικών στοιχείων που απαιτούνται για τους ελέγχους εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με την παράγραφο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από την ***1η Ιουλίου 2025***, απαγορεύεται η πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα κατηγορίας M_1, N_1 εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	1. ***Είκοσι τέσσερις (24) μήνες από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παράγωγου δικαίου***, απαγορεύεται η πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα κατηγορίας M_1, N_1 εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Με ισχύ από την ***1η Ιουλίου 2027***, απαγορεύεται η πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 που έχει εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο και η χωριστή τεχνική μονάδα δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	2. ***Σαράντα οκτώ (48) μήνες μετά από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παράγωγου δικαίου***, απαγορεύεται η πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα κατηγορίας M_2, M_3, N_2, N_3 και ***ρυμουλκουμένων κατηγορίας O_3, O_4*** εγκεκριμένα βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Με έναρξη ισχύος 12 μήνες μετά την έκδοση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης για την έγκριση τύπου ελαστικών C1 όσον αφορά τα όρια εκπομπών στη φθορά σύμφωνα με το άρθρο 7α, οι εθνικές αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ για νέους τύπους ελαστικών μόνον εφόσον συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό και αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ κατασκευαστικού στοιχείου/χωριστής τεχνικής μονάδας για νέους τύπους ελαστικών που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό. ***Με έναρξη ισχύος 36 μήνες μετά τη δημοσίευση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης σχετικά με την έγκριση τύπου ελαστικών κατηγορίας C1 όσον αφορά τις εκπομπές από τη φθορά σύμφωνα με το άρθρο 7α, οι εθνικές αρχές αρνούνται να χορηγήσουν έγκριση τύπου ή έγκριση τύπου για νέα ελαστικά κατηγορίας C1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό. Τα ελαστικά κατηγορίας C1 που κατασκευάστηκαν πριν από το χρονικό διάστημα έναρξης ισχύος που ορίζεται στο παρόν εδάφιο και τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του μπορούν να πωλούνται για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους 30 μήνες.***

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η παραποίηση που έχει ως αποτέλεσμα εκπομπές οι οποίες υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα 1 συνεπάγεται ότι το όχημα δεν συμμορφώνεται πλέον με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η μη συμμόρφωση που προκύπτει από παραποίηση έχει ως αποτέλεσμα τη λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων ανακλήσεων, και αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών οικονομικών κυρώσεων από τις εθνικές αρμόδιες αρχές.

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι εθνικές αρχές επαληθεύουν, κατά τη διάρκεια των ελέγχων συμμόρφωσης εν χρήσει ή εποπτείας της αγοράς, εάν οι κατασκευαστές οχημάτων έχουν εγκαταστήσει ορθώς συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών, συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου και αν τα οχήματα μπορούν να υποστούν παραποίηση.	2. Οι εθνικές αρχές επαληθεύουν, κατά τη διάρκεια των ελέγχων συμμόρφωσης εν χρήσει ή εποπτείας της αγοράς, ***την ποιότητα του αντιδραστηρίου που χρησιμοποιήθηκε***, εάν οι κατασκευαστές οχημάτων έχουν εγκαταστήσει ορθώς συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών, συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου και αν τα οχήματα μπορούν να υποστούν παραποίηση.

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Η Επιτροπή ή τρίτα μέρη, σύμφωνα με το άρθρο 9 και το άρθρο 13 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, ***μπορούν να*** διενεργούν τους ελέγχους συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς που καθορίζονται στους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των οχημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων με τον παρόντα κανονισμό.	1. Η Επιτροπή ή τρίτα μέρη, σύμφωνα με το άρθρο 9 και το άρθρο 13 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, διενεργούν τους ελέγχους συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς που καθορίζονται στους πίνακες 2, 4, 6, 8 και 10 του παραρτήματος V, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των οχημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την κατάσταση σε επίπεδο Ένωσης με σκοπό τον εντοπισμό πρακτικών καταστρατήγησης και μη συμμόρφωσης. Όταν διαπιστώνονται παραβάσεις ως προς τη συμμόρφωση, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο και δίνει συνέχεια με νομοθετική πρόταση, κατά περίπτωση, για την αντιμετώπιση και την εξάλειψη των κινδύνων για την εν λόγω μη συμμόρφωση.

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι δοκιμές για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του ***άρθρου 4*** εφαρμόζονται από τους κατασκευαστές και τις εθνικές αρχές, όπως ορίζεται στο παράρτημα V. Οι δοκιμές για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του ***άρθρου 4*** μπορούν να διενεργούνται από την Επιτροπή και από τρίτους, όπως ορίζεται επίσης στο παράρτημα V.	2. Οι δοκιμές για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του ***παρόντος κανονισμού*** εφαρμόζονται από τους κατασκευαστές και τις εθνικές αρχές, όπως ορίζεται στο παράρτημα V. Οι δοκιμές για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ***του παρόντος κανονισμού*** μπορούν να διενεργούνται από την Επιτροπή και από τρίτους, όπως ορίζεται επίσης στο παράρτημα V.

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης της παραγωγής, της συμμόρφωσης εν χρήσει και της εποπτείας της αγοράς, οι οποίες διαλαμβάνουν τις ***διαδικασίες και τις δοκιμές για την έγκριση τύπου εκπομπών, τις μεθοδολογίες δοκιμών,*** τις διοικητικές διατάξεις, την τροποποίηση και επέκταση των εγκρίσεων τύπου εκπομπών, την πρόσβαση σε δεδομένα, τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης και τα υποδείγματα για όλα τα ακόλουθα:	3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης της παραγωγής, της συμμόρφωσης εν χρήσει και της εποπτείας της αγοράς, οι οποίες διαλαμβάνουν τις διοικητικές διατάξεις, την τροποποίηση και επέκταση των εγκρίσεων τύπου εκπομπών, την πρόσβαση σε δεδομένα, τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης και τα υποδείγματα για όλα τα ακόλουθα:

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δα) σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών·

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δβ) σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου·

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) συστήματα κατά της παραποίησης, ασφαλείας και κυβερνοασφάλειας;	ε) ***συστήματα*** κατά της παραποίησης***, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις της δευτερογενούς αγοράς και την παροχή σε ανεξάρτητους φορείς όλων των απαιτούμενων πληροφοριών, εργαλείων και διαδικασιών για την ανάπτυξη και εγκατάσταση ανταλλακτικών, καθώς και*** συστημάτων ασφάλειας και κυβερνοασφάλειας·

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ζ) τύποι συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους·	ζ) τύποι συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους, ***σχετικά με τις εκπομπές σωματιδίων για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ενώ λαμβάνονται υπόψη άλλα συστήματα επί του οχήματος που συμβάλλουν στην πέδηση οχημάτων·***

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 3 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ζα) τύποι συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους που πρόκειται να τοποθετηθούν εκ των υστέρων σε οχήματα που διατίθενται ήδη στην αγορά με σκοπό τη σημαντική μείωση των εκπομπών πέδησης·

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, για τις διαδικασίες και τις δοκιμές για την έγκριση τύπου εκπομπών και τις μεθοδολογίες δοκιμών για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης εν χρήσει, της συμμόρφωσης της παραγωγής και της εποπτείας της αγοράς για όλα τα ακόλουθα:
	α) τύποι οχημάτων M1 και N1·
	β) τύποι οχημάτων M2, M3, N2 και N3·
	γ) κινητήρες που χρησιμοποιούνται στους τύπους οχημάτων M2, M3, N2 και N3·
	δ) συστήματα OBM/OBD·
	δα) σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών·
	δβ) σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου·
	ε) συστήματα κατά της παραποίησης, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις της δευτερογενούς αγοράς και την παροχή σε ανεξάρτητους φορείς όλων των απαιτούμενων πληροφοριών, εργαλείων και διαδικασιών για την ανάπτυξη και εγκατάσταση ανταλλακτικών, καθώς και συστημάτων ασφάλειας και κυβερνοασφάλειας·
	στ) ***συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο των ρύπων και τα μέρη τους·***
	ζ) τύποι συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους·

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ζα) τύποι συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους που πρόκειται να τοποθετηθούν εκ των υστέρων σε οχήματα που διατίθενται ήδη στην αγορά με σκοπό τη σημαντική μείωση των εκπομπών πέδησης·
	η) τύποι ελαστικών όσον αφορά τη φθορά ελαστικών·
	θ) τύποι οχημάτων M1 και N1·
	ι) προσδιορισμός εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, ηλεκτρικής αυτονομίας και ισχύος κινητήρα για οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 και διατάξεις για OBFCM·
	ια) ***προσδιορισμός εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας, αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, ηλεκτρικής αυτονομίας και ισχύος κινητήρα για οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2 και N3, ενεργειακή απόδοση ρυμουλκούμενων O3 και O4 και διατάξεις για OBFCM.***

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***εκτελεστικές*** πράξεις για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης εν χρήσει, της συμμόρφωσης της παραγωγής και της εποπτείας της αγοράς, προκειμένου να καθορίσει τα ακόλουθα:	Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξεις για όλα τα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης εν χρήσει, της συμμόρφωσης της παραγωγής και της εποπτείας της αγοράς, προκειμένου να καθορίσει τα ακόλουθα:

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	βα) μεθόδους έγκρισης τύπου για εφαρμοστέες υβριδικές τεχνολογίες οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3·

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ζ) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών σωματιδίων πέδησης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων για ***HDV***, των εκπομπών σωματιδίων πέδησης οδήγησης και ανατροφοδοτικής πέδησης·	ζ) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών σωματιδίων πέδησης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων για ***οχήματα κατηγοριών M2, M3, N2 και N3***, των εκπομπών σωματιδίων πέδησης οδήγησης και ανατροφοδοτικής πέδησης·

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ι) ***το σύστημα*** OBFCM, τα συστήματα OBD και OBM, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, των απαιτήσεων και των δοκιμών επιδόσεων, των μεθόδων για τη διασφάλιση των επιδόσεων των αισθητήρων και της ασύρματης κοινοποίησης των δεδομένων που καταγράφονται από τις εν λόγω συσκευές και συστήματα·	ι) ***τα χαρακτηριστικά και τις επιδόσεις των συστημάτων*** OBFCM, τα συστήματα OBD και OBM, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, των απαιτήσεων και των δοκιμών επιδόσεων, των μεθόδων για τη διασφάλιση των επιδόσεων των αισθητήρων και της ασύρματης κοινοποίησης των δεδομένων που καταγράφονται από τις εν λόγω συσκευές και συστήματα·

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιβ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ιβ) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης·	ιβ) τις μεθόδους ***και τις απαιτήσεις*** για την αξιολόγηση της ορθής λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης ***και την ποιότητα των αντιδραστηρίων***·

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ιε) τις μεθόδους αξιολόγησης της ορθής λειτουργίας των τύπων οχημάτων π***ου έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τους χαρακτηρισμούς του άρθρου 5***·	ιε) τις μεθόδους αξιολόγησης της ορθής λειτουργίας των τύπων οχημάτων·

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ιστ) τους ελέγχους συμμόρφωσης με ***τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 1 κ***αι τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλών σταδίων·	ιστ) τους ελέγχους για συμμόρφωση με τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλών σταδίων·

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιθ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ιθ) τις μεθόδους για τη διαπίστωση της απουσίας συστημάτων αναστολής και στρατηγικών αναστολής·	ιθ) τις μεθόδους για τη διαπίστωση της απουσίας συστημάτων αναστολής και στρατηγικών αναστολής, ***και τη μεταφορά στον παρόντα κανονισμό των απαιτήσεων που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και στο άρθρο 5 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, και οι οποίες εφαρμόζονται στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 , και στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 49, αναθεώρηση 6, παράρτημα 10 παράγραφος 5.1.2, οι οποίες εφαρμόζονται στα οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3***·

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο κ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
κ) τις μεθόδους μέτρησης της φθοράς των ελαστικών·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο κβ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
κβ) τις διοικητικές απαιτήσεις και την τεκμηρίωση για την έγκριση τύπου εκπομπών·	κβ) τις διοικητικές απαιτήσεις και την τεκμηρίωση για την έγκριση τύπου εκπομπών ***και για τη διενέργεια δοκιμών, ελέγχων και επιθεωρήσεων με σκοπό την επαλήθευση της συμμόρφωσης***·

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο κγ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
κγ) τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, κατά περίπτωση.	κγ) ***τον μορφότυπο και τις υποχρεώσεις υποβολής δεδομένων***, κατά περίπτωση·

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2.	5. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 17 παράγραφος 2. ***Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία α) έως στ) και ϑ) έως ια) και οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3α στοιχεία α) έως στ) και ϑ) έως ια) και στην παράγραφο 4 στοιχεία α) έως στ) και ι) έως κγ) εκδίδονται το αργότερο ... [12 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]***. ***Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία ζ) έως η) και οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3α στοιχεία ζ) έως η) και στην παράγραφο 4 στοιχεία ζ) έως ϑ) εκδίδονται, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, μετά τη δημοσίευση των σχετικών ενιαίων διατάξεων της WP.29 του ΟΗΕ.***

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, ώστε να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος με σκοπό να τροποποιηθούν τ***α ακόλουθα***:	1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, ώστε να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος με σκοπό να τροποποιηθεί ***ο παρών κανονισμός ως εξής***:

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το παράρτημα III, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7·	α) το παράρτημα III***, πίνακας 2***, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7·

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το παράρτημα III, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής, με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή φρένων ή ελαστικών Euro 7·	β) το παράρτημα III***, πίνακας 4 και 5***, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής, με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή φρένων ή ελαστικών Euro 7·

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) το άρθρο 5 με τη θέσπιση επιλογών και χαρακτηρισμών που βασίζονται σε καινοτόμες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γα) ***κατά περίπτωση, τον καθορισμό ορίων φθοράς για τους τύπους ελαστικών στο παράρτημα Ι σε περίπτωση που δεν έχουν θεσπιστεί ενιαίες διατάξεις στην WP.29 του ΟΗΕ πριν από τη σχετική προθεσμία που ορίζεται στο άρθρο 7α·***

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) τον καθορισμό πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας στο παράρτημα IV με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7 ***M_2,*** M_3, N_2, N_3 και μια έκθεση σχετικά με την ανθεκτικότητα των ***βαρέων επαγγελματικών*** οχημάτων που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο·	δ) τον καθορισμό πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας στο παράρτημα IV με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων Euro 7 M_3, N_2, N_3 και ***τα συμπεράσματα*** μιας έκθεσης ***αξιολόγησης*** της ανθεκτικότητας των ***βαρέων επαγγελματικών*** οχημάτων ***σχετικά με τις εκπομπές*** που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο·

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) τον καθορισμό ***ορισμών και*** ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για τις κατηγορίες οχημάτων M2, M3, N2, N3 σύμφωνα με το άρθρο 3 και το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού.	ε) τον καθορισμό ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για τις κατηγορίες οχημάτων M2, M3, N2, N3 σύμφωνα με το άρθρο 3 και το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η Επιτροπή εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ) χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά τη δημοσίευση των σχετικών ενιαίων διατάξεων της WP.29. Σε περίπτωση που δεν έχουν θεσπιστεί ενιαίες διατάξεις στην WP.29 του ΟΗΕ έως τις 30 Ιουνίου 2026 για τα ελαστικά της κατηγορίας C1 και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035 για τα ελαστικά των κατηγοριών C2 και C3, εφαρμόζεται το άρθρο 7α του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η προβλεπόμενη στο ***άρθρο*** 15 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.	2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα ***14 παράγραφος 3α, 14 παράγραφος 4 και*** 15 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο ***άρθρο*** 15 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.	3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα ***άρθρα 14 παράγραφος 3α, 14 παράγραφος 4 και*** 15 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 – εδάφιο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του ***άρθρου*** 15 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός διμήνου από την κοινοποίησή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.	6. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των ***άρθρων 14 παράγραφος 3α, 14 παράγραφος 4 και*** 15 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός διμήνου από την κοινοποίησή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 242

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 16α
	Τεκμηριωμένες καταγγελίες φυσικών ή νομικών προσώπων
	1. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, μεμονωμένα ή από κοινού, δικαιούται να υποβάλλει τεκμηριωμένη καταγγελία στις εθνικές αρχές εποπτείας της αγοράς, όταν έχει λόγους να πιστεύει ότι ένας ή περισσότεροι κατασκευαστές, οικονομικοί φορείς ή ανεξάρτητοι φορείς δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.
	2. Σε περίπτωση που το πρόσωπο που υποβάλλει τεκμηριωμένη καταγγελία το ζητήσει, η αρχή εποπτεία της αγοράς λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την κατάλληλη προστασία της ταυτότητας του εν λόγω προσώπου και των προσωπικών του δεδομένων, τυχόν αποκάλυψη των οποίων θα ήταν επιζήμια για το εν λόγω πρόσωπο.
	3. Οι εθνικές αρχές εποπτεία της αγοράς αξιολογούν αμελλητί, επιμελώς και αμερόληπτα τις τεκμηριωμένες καταγγελίες, μεταξύ άλλων την τεκμηρίωση των ισχυρισμών, και λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας ελέγχων και αξιολογήσεων σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 51 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2018/858, με σκοπό τον εντοπισμό πιθανής μη συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και, όπου απαιτείται, την απαίτηση λήψης διορθωτικών μέτρων ή τη λήψη κατάλληλων περιοριστικών μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 52 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2018/858.
	4. Η εθνική αρχή εποπτείας της αγοράς ενημερώνει, εντός 3 μηνών, το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 για την απόφασή της να δεχθεί ή να απορρίψει το αίτημα για ανάληψη δράσης και για τα μέτρα που προτίθεται να λάβει για την αντιμετώπιση των ανησυχιών που διατυπώνονται στην τεκμηριωμένη καταγγελία, αναφέροντας τους λόγους τόσο της απόφασης που ελήφθη όσο και των προτεινόμενων μέτρων.

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2031, με βάση τις παρασχεθείσες σύμφωνα με την παράγραφο 1 πληροφορίες, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.	2. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2031, με βάση τις παρασχεθείσες σύμφωνα με την παράγραφο 1 πληροφορίες, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ***συμπεριλαμβανομένης αξιολόγησης των επιτευχθεισών μειώσεων των εκπομπών καυσαερίων και των εκπομπών εκτός των καυσαερίων και αξιολόγηση της συμβολής της στην τήρηση των προτύπων ατμοσφαιρικής ρύπανσης που ορίζονται στην [XXX πρόταση αναδιατύπωσης της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα.]***

Τροπολογίες 181 και 192

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης των επιδόσεων ανθεκτικότητας των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές.

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ο κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου ***2025***.	Ο κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου ***2030***.

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ο κανονισμός (ΕΚ) 595/2009 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου ***2027***.	Ο κανονισμός (ΕΚ) 595/2009 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου ***2031***.

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Εφαρμόζεται από την ***1η Ιουλίου 2025 για*** τα οχήματα των κατηγοριών M_1, N_1 και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα και ***από την 1η Ιουλίου 2027 για*** τα οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα και τα ρυμουλκούμενα O_3, O_4.	Εφαρμόζεται αρχής γενομένης ***24 μήνες από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παραγώγου δικαίου*** για τα οχήματα ***νέου τύπου*** των κατηγοριών M_1, N_1 και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα, και ***36 μήνες από την έναρξη ισχύος του οικείου παραγώγου δικαίου για τα νέα οχήματα των κατηγοριών M_1, N_1 και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα.*** ***Εφαρμόζεται αρχής γενομένης 48 μήνες από την έναρξη ισχύος του συνόλου του οικείου παραγώγου δικαίου για τα οχήματα νέου τύπου των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα και τα ρυμουλκούμενα O_3, O_4 και 60 μήνες από την έναρξη ισχύος του οικείου παραγώγου δικαίου για τα νέα οχήματα των κατηγοριών*** M_2, M_3, N_2, N_3 και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα και τα ρυμουλκούμενα O_3, O_4.

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2030 για τα οχήματα των κατηγοριών M_1, N_1 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής.	Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2030 όσον αφορά ***οχήματα*** M1, N1 ***που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής και από την 1η Ιουλίου 2031 όσον αφορά*** οχήματα ***M2, M3, N2, N3*** που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής.

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 1: Όρια εκπομπών καυσαερίων Euro 7 για οχήματα M_1, N_1 με κινητήρα εσωτερικής καύσης

Εκπομπές ρύπων	Οχήματα M_1, N_1	Μόνο για οχήματα N_1 με λόγο ισχύος προς μάζα[1] έως 35 kW/t	Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές κάτω των 10 km για οχήματα M_1, N_1	Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές κάτω των 10 km μόνο για οχήματα N_1 με λόγο ισχύος προς μάζα έως 35 kW/t
	ανά km	ανά km	ανά διαδρομή	ανά διαδρομή
NO_x σε mg	60	75	600	750
PM σε mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} σε #	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO σε mg	500	630	5 000	6 300
THC σε mg	100	130	1 000	1 300
NMHC σε mg	68	90	680	900
NH_3 σε mg	20	20	200	200

(1) Μετρούμενος σύμφωνα με το σημείο 5.3.2. του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 85 στην περίπτωση ICEV και PEV ή, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, μετρούμενος σύμφωνα με μία από τις διαδικασίες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 6 του παγκόσμιου τεχνικού κανονισμού 21 των ΗΕ.

Τροπολογία

Πίνακας 1: Όρια εκπομπών καυσαερίων Euro 7 για οχήματα M_1, N_1 με κινητήρα εσωτερικής καύσης

	Οχήματα M_1	***N_1 (κλάση I)***	N_1 ***(κλάση II)***	***N_1 (Κλάση III)***	Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές κάτω των 10 km για οχήματα M_1, N_1	***Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές κάτω των 10 km για οχήματα N1 (κλάση I)***	Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές κάτω των 10 km μόνο για οχήματα N_1 ***(κλάση II)***	***Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές κάτω των 10 km για οχήματα N1 (κλάση III)***
Μάζα σε κατάσταση κίνησης (MRO) σε kg	-	***Για οχήματα N1 με MRO ≤ 1280***	***Για οχήματα N1 με 1280 < MRO ≤ 1735***	***Για οχήματα N1 με 1735 < MRO***	-	***Για οχήματα N1 με MRO ≤ 1280***	***Για οχήματα N1 με 1280 < MRO ≤ 1735***	***Για οχήματα N1 με 1735 < MRO***
Εκπομπές ρύπων	ανά km	***ανά km***	ανά km	***ανά km***	ανά διαδρομή	ανά διαδρομή	ανά διαδρομή	ανά διαδρομή
NO_x σε mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM σε mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} σε #	6×10^{11}	$\boldsymbol{6\times10^{11}}$	6×10^{11}	$\boldsymbol{6\times10^{11}}$	6×10^{12}	$\boldsymbol{6\times10^{12}}$	6×10^{12}	$\boldsymbol{6\times10^{12}}$
CO σε mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
THC σε mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
NMHC σε mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 σε mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 2: Όρια εκπομπών καυσαερίων Euro 7 για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 με κινητήρα εσωτερικής καύσης και κινητήρες εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται στα εν λόγω οχήματα

Εκπομπές ρύπων	***Εκπομπές ψυχρής εκκίνησης του κινητήρα*** (1)	***Εκπομπές θερμής εκκίνησης του κινητήρα*** (2)	***Προϋπολογισμός εκπομπών για όλες τις διαδρομές διάρκειας έως 3*WHTC***	***Προαιρετικά όρια εκπομπών βραδυπορίας*** (3)
	ανά kWh	*ανά kWh*	***ανά kWh***	***ανά ώρα***
NO_x σε mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM σε mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} σε #	***5x10¹¹***	***2x10¹¹***	***3x10¹¹***	
CO σε mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
NMOG σε mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 σε mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 σε mg	500	***350***	***500***	
N_2O σε mg	160	***100***	***140***	
HCHO σε mg	30	***30***		

(1) Οι εκπομπές ψυχρής εκκίνησης του κινητήρα αναφέρονται στο 100ο εκατοστημόριο παραθύρων κινητού μέσου όρου (MW) 1 WHTC για οχήματα, ή $WHTC_{ψυχρή}$ για κινητήρες.

(2) Οι εκπομπές θερμής εκκίνησης του κινητήρα αναφέρονται στο 90ο εκατοστημόριο παραθύρων κινητού μέσου όρου (MW) 1 WHTC για οχήματα, ή $WHTC_{θερμή}$ για κινητήρες.

(3) Ισχύει μόνο εάν δεν υπάρχει σύστημα που διακόπτει αυτόματα τη λειτουργία του κινητήρα μετά από 300 δευτερόλεπτα

Τροπολογία

Πίνακας 2: Όρια εκπομπών καυσαερίων Euro 7 για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 με κινητήρα εσωτερικής καύσης και κινητήρες εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται στα εν λόγω οχήματα

Εκπομπές ρύπων	***WHSC (CI) και WHTC (CI και PI)***	**Εκπομπές σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης (RDE)**
	ανά kWh	*ανά kWh*
NO_x σε mg	***200***	***260***
PM σε mg	***8***	***10***
PN_{10} σε #	***6x10^{11}***	***7,8x10^{11}***
CO σε mg	***1500***	***1950***
NMOG σε mg	***75***	***98***
NH_3 σε mg	***60***	***78***
CH_4 σε mg	500	***650***
N_2O σε mg	160	***208***
HCHO σε mg	30	***39***

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 4 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Όρια εκπομπών σωματιδίων από την πέδηση Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν έως τις 31/12/2034	Όρια εκπομπών σωματιδίων από την πέδηση Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης ***για οχήματα κινητήρα εσωτερικής καύσης*** που ισχύουν έως τις 31/12/2034

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 4 α (νέος)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή
Τροπολογία

Πίνακας 4α: Όρια εκπομπών σωματιδίων από την πέδηση Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που ισχύουν έως τις 31/12/2029

Όρια εκπομπών σε mg/km ανά όχημα	***Οχήματα M1, N1***	***Οχήματα M2, M3***	***Οχήματα N2, N3***
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PM10)	***3***		
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PN)			

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 4 β (νέος)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή
Τροπολογία

Πίνακας 4β: Όρια εκπομπών σωματιδίων από την πέδηση Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, οχήματα με κυψέλες καυσίμου και υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα που ισχύουν από τις 1/1/2030

Όρια εκπομπών σε mg/km ανά όχημα	***Οχήματα M1, N1***	***Οχήματα M2, M3***	***Οχήματα N2, N3***
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PM10)			
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PN)			

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 5: Όρια εκπομπών σωματιδίων από την πέδηση Euro 7 σε ισχύ από 1/1/2035

Όρια εκπομπών σε mg/km ανά όχημα	Οχήματα M_1, N_1	Οχήματα M_2, M_3	Οχήματα N_2, N_3
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PM_{10})	***3***		
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PN)			

Τροπολογία

Πίνακας 5: Όρια εκπομπών σωματιδίων από την πέδηση Euro 7 ***σε πρότυπο κύκλο οδήγησης για όλα τα οχήματα*** που ισχύουν έως τις 1.1.2035

Όρια εκπομπών σε mg/km ανά όχημα	Οχήματα M_1, N_1	Οχήματα M_2, M_3	Οχήματα N_2, N_3
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PM_{10})			
Εκπομπές σωματιδίων από την πέδηση (PN)			

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – πίνακας 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 6: Όρια ρυθμού φθοράς ελαστικών Euro 7

Απώλεια μάζας ελαστικών σε g/1 000 km	***Ελαστικά κατηγορίας C1***	***Ελαστικά κατηγορίας C2***	***Ελαστικά κατηγορίας C3***
Συνήθη ελαστικά			
Ελαστικά χιονιού			
Ελαστικά ειδικής χρήσης			

Τροπολογία

Πίνακας 6: ***Μέθοδος δοκιμής,*** όρια ***και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της μεθόδου δοκιμής*** φθοράς ελαστικών Euro 7

Αριθμός κανονισμού ΟΗΕ	***Αντικείμενο***	***Σειρά τροποποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ***	***Παραπομπή ΕΕ***	***Πεδίο εφαρμογής που καλύπτεται από τους ισχύοντες και τους μελλοντικούς κανονισμούς της WP29 του ΟΗΕ***
[1xx]	***Ελαστικά επίσωτρα όσον αφορά την τριβή***	***Σειρά τροποποιήσεων 00***	*ΕΕ L xx της xx.xx.xxxx, σ. x.*	***C1, C2 (*), C3 (*)***

(*) Στο μέλλον, τα Ηνωμένα Έθνη (ΟΗΕ) θα επεκτείνουν την ανάπτυξη κατάλληλης μεθόδου δοκιμών και ορίων για την αξιολόγηση των επιδόσεων αντοχής στην τριβή των κατηγοριών ελαστικών C2 και C3.

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II – πίνακας 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 1: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων M_1

MPR με βάση την ενέργεια μπαταρίας	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως 8 έτη ή 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV	***80%***	***70%***	
PEV	***80%***	***70%***	

MPR με βάση την αυτονομία	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως 8 έτη ή 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV			
PEV			

Τροπολογία

Πίνακας 1: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων M_1

MPR με βάση την ενέργεια μπαταρίας	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως ***10*** έτη ή ***200 00***0 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV	***85%***	***75%***	
PEV	***85%***	***75%***	

MPR με βάση την αυτονομία	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως ***10*** έτη ή ***200 000*** km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV			
PEV			

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα ΙΙ – πίνακας 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 2: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων N_1

MPR με βάση την ενέργεια μπαταρίας	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως 8 έτη ή 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV	***75%***	***65%***	
PEV	***75%***	***65%***	

MPR με βάση την αυτονομία	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως 8 έτη ή 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV			
PEV			

Τροπολογία

Πίνακας 2: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων N_1

MPR με βάση την ενέργεια μπαταρίας	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως ***10*** έτη ή ***200 00***0 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV	***80%***	***70%***	
PEV	***80%***	***70%***	

MPR με βάση την αυτονομία	Έναρξη ζωής έως 5 έτη ή στα 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα άνω των 5 ετών ή 100 000 km, και έως ***10*** έτη ή ***200 00***0 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής*
Όχημα OVC-HEV			
PEV			

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα III – πίνακας 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 1: Συνθήκες για τη δοκιμή της συμμόρφωσης των οχημάτων M_1, N_1 με τα όρια εκπομπών καυσαερίων με οποιοδήποτε καύσιμο και λιπαντικό του εμπορίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν εκδοθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος

Παράμετρος	Κανονικές συνθήκες οδήγησης	Διευρυμένες συνθήκες οδήγησης (*)
Διαιρέτης διευρυμένης οδήγησης	-	1.6 (ισχύει μόνο για τις μετρούμενες εκπομπές κατά τη χρονική περίοδο κατά την οποία ισχύει μία από τις συνθήκες που καθορίζονται στην παρούσα στήλη)
Θερμοκρασία περιβάλλοντος	0 °C έως 35 °C	10 °C έως 0 °C ή 35 °C έως 45 °C
Μέγιστο απόλυτο ύψος	700 m	Άνω των 700 m και κάτω των 1 800 m
Μέγιστη ταχύτητα	Έως 145 km/h	Μεταξύ 145 και 160 km/h
Ρυμούλκηση / τροποποιήσεις αεροδυναμικής	Δεν επιτρέπεται	Επιτρέπεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και έως τις στροφές που υπόκεινται σε ρύθμιση.
Βοηθητικές διατάξεις	Εφικτό υπό κανονικές συνθήκες χρήσης	-
Μέγιστη μέση ισχύς στους τροχούς κατά τα πρώτα 2 km μετά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα	Έως το 20 % της μέγιστης ισχύος στους τροχούς	Άνω του 20 % της μέγιστης ισχύος στους τροχούς
Σύνθεση της διαδρομής	Οποιαδήποτε	-
Ελάχιστη χιλιομετρική απόσταση	10 000 km	Από 3 000 έως 10 000 km.

(*) Η ίδια στρατηγική εκπομπών χρησιμοποιείται όταν ένα όχημα κινείται εκτός των εν λόγω συνθηκών, εκτός εάν υπάρχει τεχνικός λόγος εγκεκριμένος από την αρχή έγκρισης τύπου.

Τροπολογία

Πίνακας 1: Συνθήκες για τη δοκιμή της συμμόρφωσης των οχημάτων M_1, N_1 με τα όρια εκπομπών καυσαερίων με οποιοδήποτε καύσιμο και λιπαντικό του εμπορίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν εκδοθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος

Παράμετρος	**Κανονικές συνθήκες οδήγησης**	Διευρυμένες συνθήκες οδήγησης ([1])
Διαιρέτης διευρυμένης οδήγησης	-	1.6 (ισχύει μόνο για τις μετρούμενες εκπομπές κατά τη χρονική περίοδο κατά την οποία ισχύει μία από τις συνθήκες που καθορίζονται στην παρούσα στήλη) ***δεδομένα που συλλέγονται όταν ισχύουν δύο ή περισσότερες συνθήκες δεν χρησιμοποιούνται στη δοκιμή.***
Θερμοκρασία περιβάλλοντος	0 °C έως 35 °C	***-7°C*** έως 0 C ή 35 C έως ***38 C***
Μέγιστο απόλυτο ύψος	700 m	Άνω των 700 m και κάτω των ***1 300*** m
Μέγιστη ταχύτητα	Έως 145 km/h	Μεταξύ 145 και 160 km/h
Ρυμούλκηση / τροποποιήσεις αεροδυναμικής	Δεν επιτρέπεται	Επιτρέπεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και έως τις στροφές που υπόκεινται σε ρύθμιση.
Βοηθητικές διατάξεις	Εφικτό υπό κανονικές συνθήκες χρήσης	-
Μέγιστη μέση ισχύς στους τροχούς κατά τα πρώτα 2 km μετά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα	Έως το 20 % της μέγιστης ισχύος στους τροχούς	Μεταξύ 20 % και 30 % της μέγιστης ισχύος στους τροχούς
Σύνθεση της διαδρομής	Οποιαδήποτε, ***υπό κανονικές συνθήκες ([2]) και εξαιρουμένης της μεροληπτικής οδήγησης***	***Οποιαδήποτε, υπό κανονικές συνθήκες και εξαιρουμένης της μεροληπτικής οδήγησης***
Ελάχιστη χιλιομετρική απόσταση	10 000 km	Από 3 000 έως 10 000 km

([1]) Επιτρέπεται μόνο ο συνδυασμός δύο διευρυμένων συνθηκών θερμοκρασίας και υψομέτρου.
([2]) Οι υπό κανονικές συνθήκες αναφέρονται στη δυναμική της διαδρομής που ορίζεται στο παράρτημα 9 του κανονισμού αριθ. 168 του ΟΗΕ.

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα III – πίνακας 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 2: Συνθήκες για τη δοκιμή της συμμόρφωσης των οχημάτων M2, M3, N2 και N3 με τα όρια εκπομπών καυσαερίων με οποιοδήποτε καύσιμο και λιπαντικό του εμπορίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν εκδοθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος

Παράμετρος	***Κανονικές συνθήκες οδήγησης***	***Διευρυμένες συνθήκες οδήγησης****
Διαιρέτης διευρυμένης οδήγησης	-	***2 (ισχύει μόνο για τις μετρούμενες εκπομπές κατά τη χρονική περίοδο κατά την οποία ισχύει μία από τις συνθήκες που καθορίζονται στην παρούσα στήλη)***
Θερμοκρασία περιβάλλοντος	***7 °C έως 35 °C***	***10 °C έως -7 °C ή 35 °C έως 45 °C***
Μέγιστο απόλυτο ύψος	***1 600 m***	***Από 1 600 έως 1 800 m***
Ρυμούλκηση / τροποποιήσεις αεροδυναμικής	***Δεν επιτρέπεται***	***Επιτρέπεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και έως τις στροφές που υπόκεινται σε ρύθμιση***
Ωφέλιμο φορτίο οχήματος	***Μεγαλύτερο ή ίσο με 10 %***	***Λιγότερο από 10 %***
Βοηθητικές διατάξεις	***Εφικτό υπό κανονικές συνθήκες χρήσης***	-
Φορτίο κινητήρα εσωτερικής καύσης κατά την ψυχρή εκκίνηση	***Οποιαδήποτε***	-
Σύνθεση της διαδρομής	***Υπό συνθήκες συνήθους χρήσης***	-
Ελάχιστη χιλιομετρική απόσταση	***5 000 km για <16t TPMLM 10 000 km για > 16t TPMLM***	***Από 3 000 km έως 5 000 km για <16t TPMLM Από 3 000 km έως 10 000 km για > 16t TPMLM***

Τροπολογία

Πίνακας 2: Συνθήκες για τη δοκιμή της συμμόρφωσης των οχημάτων M2, M3, N2 και N3 με τα όρια εκπομπών καυσαερίων με οποιοδήποτε καύσιμο και λιπαντικό του εμπορίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν εκδοθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος

Εκπομπές καυσαερίων με εργαστηριακή μέτρηση	***Εκπομπές σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης (RDE)***
Για όλες τις δοκιμές εκπομπών καυσαερίων που διεξάγονται σε τράπεζα δοκιμών κινητήρα με τη χρήση των κύκλων δοκιμής WHTC/WHSC εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 49 ([1]), παράρτημα 4.	Οι διατάξεις του παραρτήματος 8 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 49 ([2]) εφαρμόζονται με τις ακόλουθες εξαιρέσεις: — ***το κατώτατο όριο ισχύος στον πίνακα 1 του παραρτήματος III είναι 0 %. Για παράθυρα με ισχύ μικρότερη από 6 %, χρησιμοποιείται για υπολογισμούς το 6 %·*** — ***ο συντελεστής συμμόρφωσης (CF) του πίνακα 2, σημείο 6.3, όπου η τιμή ισούται με 1.0, χρησιμοποιείται για όλους τους ρύπους. Τα εφαρμοστέα όρια είναι οι πραγματικές οριακές τιμές RDE του παραρτήματος I πίνακας 2.***

([1]) Σειρά τροποποιήσεων 07 (ΕΕ L 14 της 16.1.2023, σ. 1).
([2]) Σειρά τροποποιήσεων 07 (ΕΕ L 14 της 16.1.2023, σ. 1).

Τροπολογία 161

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα III – πίνακας 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 5: Συνθήκες για τη δοκιμή συμμόρφωσης με τα όρια φθοράς των ελαστικών

	Οχήματα M_1, N_1	Οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3
Δοκιμή ορίων φθοράς ελαστικού	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στον ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στον ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες

Τροπολογία

Πίνακας 5: Συνθήκες για τη δοκιμή συμμόρφωσης με τα όρια φθοράς των ελαστικών

	Οχήματα M_1, N_1	Οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3
Δοκιμή ορίων φθοράς ελαστικού	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στον ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες ***σύμφωνα με το άρθρο 7 α (νέο)***	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στον ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες ***σύμφωνα με το άρθρο 7 α (νέο)***

Τροπολογία 162

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα IV – πίνακας 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 1: Διάρκεια ζωής των οχημάτων, των κινητήρων και των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης

Διάρκεια ζωής των οχημάτων, των κινητήρων και των διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης	Οχήματα M_1, N_1 και M_2	N_2, N_3<16t, M_3<7.5t:	N_3>16t, M_3>7.5t
Κύρια διάρκεια ζωής	Έως 160 000 km ή 8 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	300 000 km ή 8 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Έως 700 000 km ή 15 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο
Πρόσθετη διάρκεια ζωής	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως 200 000 km ή 10 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως 375 000 km	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως ***875 000*** km

Τροπολογία

Πίνακας 1: Διάρκεια ζωής των οχημάτων, των κινητήρων και των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης

Διάρκεια ζωής των οχημάτων, των κινητήρων και των διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης	Οχήματα M_1, N_1 και M_2	N_2, N_3≤16t, M_3≤7.5t:	N_3>16t, M_3>7.5t
Κύρια διάρκεια ζωής	Έως ***200 000*** km ή ***10*** έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	***340 000*** km ή ***10*** έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Έως ***750 000*** km ή 15 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο
Πρόσθετη διάρκεια ζωής	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως ***240 000*** km ή ***12*** έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως ***400 000*** km ***ή 12 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο***	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως Έως ***900 000*** km ***ή 17 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο***

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα V – πίνακας 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 3: Εφαρμογή δοκιμών, δηλώσεων και άλλων απαιτήσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις κατά την αρχική έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Αέριοι ρύποι, PM και PN σε δοκιμές στον δρόμο (RDE) για κάθε καύσιμο και για τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων (M_2, M_3, N_2 και N_3) ***και δοκιμή χαμηλού φορτίου (κατά περίπτωση)***	Απαιτούμενες δοκιμές επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου ανά τύπο οχήματος και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλους τους ισχύοντες τύπους οχημάτων	***Συμμόρφωση της παραγωγής που διενεργείται μόνο σε επίπεδο κινητήρα***	Απαιτούμενη δοκιμή σε όχημα με οποιοδήποτε καύσιμο και σε οποιαδήποτε κατηγορία οχήματος και σε οποιοδήποτε ωφέλιμο φορτίο για όλους τους τύπους κινητήρων ανά διετία
Προσδιορισμός CO_2 και κατανάλωσης καυσίμου/ενέργειας, μηδενικών εκπομπών/ηλεκτρικής αυτονομίας οχήματος	***Άδεια VECTO***	***Για κατασκευαστικά στοιχεία***	***Δεν απαιτείται***
Ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένων	Άδεια VECTO	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται
Διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Δεν απαιτείται
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Ελέγξτε την εγκατάσταση κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή τη δρομολόγηση προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά[6]
Σταθερότητα εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά[6]
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Επίδειξη + Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Προσαρμοστικοί έλεγχοι (κατά περίπτωση)	***Δήλωση***	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***
Τεχνολογίες γεωπερίφραξης (κατά περίπτωση)	***Δήλωση και επίδειξη***	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***

Τροπολογία

Πίνακας 3: Εφαρμογή ***απαιτήσεων δοκιμών***, δηλώσεων και άλλων απαιτήσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις ***για*** την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM και PN και εκπομπές CO_2, κατανάλωση καυσίμου στον κύκλο μεταβατικών συνθηκών (WHTC θερμής και ψυχρής εκκίνησης)	***Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα της σειράς εκπομπών και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς*** (*) (**)	***Απαιτείται σε κινητήρα εκτός σειράς*** (**)	
Αέριοι ρύποι, PN σε δοκιμές στον δρόμο (RDE) για κάθε καύσιμο και για τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων (M_2, M_3, N_2 και N_3)	Απαιτούμενες δοκιμές επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου ανά τύπο οχήματος και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλες τις ισχύουσες ***κατηγορίες*** οχημάτων (**)	***Δεν απαιτείται***	Απαιτούμενη δοκιμή σε όχημα με οποιοδήποτε καύσιμο και σε οποιαδήποτε κατηγορία οχήματος και σε οποιοδήποτε ωφέλιμο φορτίο για όλους τους τύπους κινητήρων ανά διετία (**)
Ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένων	Άδεια VECTO	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται
Διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Δεν απαιτείται
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Ελέγξτε την εγκατάσταση κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή τη δρομολόγηση προς τον σωλήνα εξαγωγής (**)	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά[28]
Σταθερότητα εκπομπών	Δήλωση (**)	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Ορθή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και συστήματα ελέγχου της ρύπανσης	***Δήλωση*** (**)	***Δεν απαιτείται*** (**)	***Προαιρετικά*** (**)
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Προσδιορισμός ισχύος	***Απαιτείται*** (**)	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά[28]
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Επίδειξη + Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται

(*) Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρα όλων των τιμών ονομαστικής ισχύος.

(**) Στην περίπτωση οχήματος με εγκεκριμένο σύστημα κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές, υπεύθυνος για τη διενέργεια της δοκιμής είναι ο κατασκευαστής του κινητήρα.

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα V – πίνακας 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 4: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 για τα κράτη μέλη και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη/Επιτροπή

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις κατά την αρχική έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει		Δοκιμές εποπτείας της αγοράς	
Σχετικός φορέας	Αρχή έγκρισης τύπου για την έκδοση έγκρισης τύπου	Αρχή έγκρισης τύπου	Αρχή έγκρισης τύπου	Τρίτα μέρη και Επιτροπή	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Τρίτα μέρη και Επιτροπή
Αέριοι ρύποι, PM και PN σε δοκιμές στον δρόμο (RDE) για κάθε καύσιμο και για τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων (M_2, M_3, N_2 και N_3) + ***δοκιμή χαμηλού φορτίου (κατά περίπτωση)***	Απαιτούμενες δοκιμές επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου ανά τύπο οχήματος και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλους τους ισχύοντες τύπους οχημάτων	(βλ. απαιτήσεις κινητήρα)	Απαιτείται ετησίως για επαρκή αριθμό τύπων οχημάτων για κάθε καύσιμο και για κάθε κατηγορία οχημάτων που καλύπτεται από την έγκριση τύπου εκπομπών	Προαιρετικά	Απαιτείται/ Προαιρετικά	Προαιρετικά
Προσδιορισμός εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου/ενέργειας, μηδενικών εκπομπών/ ηλεκτρικής αυτονομίας οχήματος	Έκδοση άδειας VECTO	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένων	Έκδοση άδειας VECTO	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Ελέγξτε την εγκατάσταση κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή τη δρομολόγηση προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Σταθερότητα εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή						
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	***Δεν απαιτείται***	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά
Προσαρμοστικοί έλεγχοι (κατά περίπτωση)	***Δήλωση***	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***	***Προαιρετικά***	***Προαιρετικά***
Τεχνολογίες γεωπερίφραξης (κατά περίπτωση)	***Δήλωση και επίδειξη***	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***	***Απαιτείται***	***Προαιρετικά***

Τροπολογία

Πίνακας 4: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 για τα κράτη μέλη και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη/Επιτροπή

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις ***για*** την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει		Δοκιμές εποπτείας της αγοράς	
Σχετικός φορέας	***Χορηγούσα*** αρχή έγκρισης ***τύπου***	***Χορηγούσα*** αρχή έγκρισης ***τύπου***	***Χορηγούσα*** αρχή έγκρισης ***τύπου***	Τρίτα μέρη και Επιτροπή	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Τρίτα μέρη και Επιτροπή
Αέριοι ρύποι, PM και PN σε δοκιμές στον δρόμο (RDE) για κάθε καύσιμο και για τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων (M2, M3, N2 και N3)	Απαιτούμενες δοκιμές επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου ανά τύπο οχήματος και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλες τις ισχύουσες ***κατηγορίες*** οχημάτων **	(βλ. απαιτήσεις κινητήρα)	Απαιτείται ετησίως για επαρκή αριθμό τύπων οχημάτων για κάθε καύσιμο και για κάθε κατηγορία οχημάτων που καλύπτεται από την έγκριση τύπου εκπομπών **	Προαιρετικά	Απαιτείται/ Προαιρετικά	Προαιρετικά
Προσδιορισμός εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου/ενέργειας, μηδενικών εκπομπών/ ηλεκτρικής αυτονομίας οχήματος	Έκδοση άδειας VECTO	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένων	Έκδοση άδειας VECTO	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά

Διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Ελέγξτε την εγκατάσταση κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή τη δρομολόγηση προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Σταθερότητα εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Ορθή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και συστήματα ελέγχου της ρύπανσης	***Δεν απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***	***Απαιτείται***	***Προαιρετικά***	***Απαιτείται***	***Ορθή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και συστήματα ελέγχου της ρύπανσης***
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Προσδιορισμός ισχύος	***Απαιτείται*** **	***Δεν απαιτείται***	***Προαιρετικά***	***Προαιρετικά***	***Προαιρετικά***	***Προαιρετικά***
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	***Απαιτείται***	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά

***** Στην περίπτωση οχήματος με εγκεκριμένο σύστημα κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές, υπεύθυνος για τη διενέργεια της δοκιμής είναι ο κατασκευαστής του κινητήρα.***

Τροπολογία 165

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα V – πίνακας 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 5: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις για κινητήρες που προορίζονται για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμής για κάθε καύσιμο	Δοκιμές και απαιτήσεις κατά την αρχική έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM και PN και εκπομπές CO_2, κατανάλωση καυσίμου στον κύκλο μεταβατικών συνθηκών (WHTC θερμής και ψυχρής εκκίνησης)	Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα της σειράς εκπομπών και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς (**)	Απαιτείται σε κινητήρα εκτός σειράς	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα όπως στους πίνακες 3 και 4
Δοκιμές κινητήρα για την επαλήθευση των δεδομένων που απαιτούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2	Απαιτείται	Απαιτείται	
Συνεχής/περιοδική αναγέννηση	Δήλωση	Δεν απαιτείται	
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Ελέγξτε την εγκατάσταση κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή τη δρομολόγηση προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	
Σταθερότητα εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα όπως στους πίνακες 3 και 4	Δεν απαιτείται	
Ισχύς του κινητήρα	***Απαιτείται***		

(*) Η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί να ζητήσει τη διενέργεια δοκιμής κατά την αρχική έγκριση τύπου.
(**) Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρα όλων των τιμών ονομαστικής ισχύος.

Τροπολογία

Πίνακας 5: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις για κινητήρες που προορίζονται για οχήματα M_2, M_3, N_2 και N_3 για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμής για κάθε καύσιμο	Δοκιμές και απαιτήσεις ***για*** την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM και PN και εκπομπές CO_2, κατανάλωση καυσίμου στον κύκλο μεταβατικών συνθηκών (WHTC θερμής και ψυχρής εκκίνησης)	Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα της σειράς εκπομπών και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς **	Απαιτείται σε κινητήρα εκτός σειράς	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα όπως στους πίνακες 3 και 4
Αέριοι ρύποι, PN σε δοκιμές στον δρόμο (RDE) για κάθε καύσιμο και για τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων (M2, M3, N2 και N3)	***Απαιτούμενες δοκιμές επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου ανά τύπο οχήματος και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλες τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων***	***Δεν απαιτείται***	
Δοκιμές κινητήρα για την επαλήθευση των δεδομένων που απαιτούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2	Απαιτείται	Απαιτείται	
Συνεχής/περιοδική αναγέννηση	Δήλωση	Δεν απαιτείται	
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Ελέγξτε την εγκατάσταση κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή τη δρομολόγηση προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	
Σταθερότητα εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	
Προσδιορισμός ισχύος	***Απαιτείται***	***Δεν απαιτείται***	
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα όπως στους πίνακες 3 και 4	Δεν απαιτείται	

***** Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρα όλων των τιμών ονομαστικής ισχύος.***