Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/1257

8.5.2024

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1257 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Απριλίου 2024

σχετικά με την έγκριση τύπου 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), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η απόφαση (ΕΕ) 2022/591 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [3] σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2030 ορίζει 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, συμπεριλαμβανομένων του αέρα, των υδάτων και του εδάφους, καθώς και σε σχέση με τη φωτορύπανση και την ηχορύπανση, και την προστασία της υγείας και της ευημερίας των ανθρώπων, των ζώων και των οικοσυστημάτων από κινδύνους και αρνητικές επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον.

(2) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η οποία εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019 με τη μορφή ανακοίνωσης, αποτελεί τη στρατηγική 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 και ελαχιστοποίηση της ρύπανσης ενώ αναγνωρίζεται, παράλληλα, η ανάγκη για ριζικά μετασχηματιστικές πολιτικές. Η Ένωση έχει δεσμευτεί επίσης για την υλοποίηση της Ατζέντας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη με ορίζοντα το 2030 και των οικείων Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης. Η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα που εγκρίθηκε από την Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2020 και το σχέδιο δράσης της ΕΕ: «Προς τη μηδενική ρύπανση για τον αέρα, το νερό και το έδαφος» που εγκρίθηκε από την Επιτροπή τον Μάιο του 2021 εστιάζουν ειδικά στις σχετικές με τη ρύπανση από τις μεταφορές πτυχές της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Στα μέτρα με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την πρωτοβουλία αυτή περιλαμβάνονται, λόγου χάρη, η πρόταση για αναδιατύπωση της οδηγίας 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [4], η νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη που παρουσίασε η Επιτροπή τον Μάρτιο του 2020, η αναθεώρηση από τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/851 του Ευρωπαϊκού

[1] ΕΕ C 228 της 29.6.2023, σ. 103.
[2] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαρτίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Απριλίου 2024.
[3] 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).
[4] Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά που καθορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) και η πρόταση αναθεώρησης των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων βαρέων οχημάτων που καθορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]).

(3) Η εσωτερική αγορά αποτελεί χώρο στον οποίο πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]) θεσπίστηκε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκουμένων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

(4) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κινητήρων και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές («έγκριση τύπου εκπομπών») θα πρέπει να παραμείνουν εναρμονισμένες ώστε να διασφαλίζεται η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας σε όλα τα κράτη μέλη.

(5) 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 τομέα των οδικών μεταφορών. Ένα τέτοιο περιβάλλον περιλαμβάνει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και καινοτομία, την αύξηση της προσφοράς οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, την ενσωμάτωση στα ενεργειακά συστήματα, καθώς και τη βιώσιμη προμήθεια υλικών και τη βιώσιμη παραγωγή, επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση συσσωρευτών στην Ένωση. Η δημιουργία ενός τέτοιου περιβάλλοντος απαιτεί συνεκτική δράση σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

(6) Προκειμένου να στηριχθεί η μετάβαση προς την καθαρή κινητικότητα παράλληλα με την επανεκβιομηχάνιση της Ένωσης και τη στήριξη των πολιτών της, είναι απαραίτητο να διατηρηθούν οι τιμές των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης και των επαγγελματικών οχημάτων σε προσιτά επίπεδα για τα άτομα και τις επιχειρήσεις. Κάτι τέτοιο θα συνέβαλε στη διατήρηση της ποιότητας ζωής, της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας και στη στήριξη της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της ανάπτυξης δεξιοτήτων στον τομέα.

(7) 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 προληπτικά 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 κοινωνικούς εταίρους και αρμόδιες αρχές. Στο πλαίσιο αυτής της μετάβασης, είναι απαραίτητο να ενισχυθούν η απασχόληση των γυναικών, καθώς και οι ίσες ευκαιρίες σε αυτόν τον τομέα.

(8) Ο παρών κανονισμός συνιστά χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και ο ισχυρός μηχανισμός επιβολής της συμμόρφωσης, εφαρμόζονται πλήρως.

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/851 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Απριλίου 2023 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (ΕΕ L 110 της 25.4.2023, σ. 5).

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1242 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, σχετικά με τον καθορισμό προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΕ) 2018/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 202).

([8]) 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).

(9) Οι στοιχειοθετημένες καταγγελίες που υποβάλλονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα μπορούν να αποτελέσουν σημαντική πηγή πληροφοριών τόσο για τις αρχές εποπτείας της αγοράς όσο και για τις αρχές έγκρισης. Στο πλαίσιο αυτό, η θέσπιση απλών και αναλογικών διεργασιών που δίνουν σε φυσικά και νομικά πρόσωπα τη δυνατότητα να υποβάλλουν στοιχειοθετημένες καταγγελίες στις αντίστοιχες αρχές, όταν έχουν λόγο να πιστεύουν ότι δεν τηρείται ο παρών κανονισμός, μπορεί να συμβάλει στην εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω καταγγελίες θα πρέπει να θεωρούνται από τις εθνικές αρχές ως παράγοντας κινδύνου σε αποφάσεις σχετικά με την εποπτεία της αγοράς ή τη συμμόρφωση εν χρήσει.

(10) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να περιλαμβάνει κοινές διοικητικές διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με τις εκπομπές από τα οχήματα και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, ενώ τα τεχνικά στοιχεία θα πρέπει να καθορίζονται σε εκτελεστικές πράξεις που θα εκδοθούν σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης.

(11) Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, των κινητήρων και των ανταλλακτικών όσον αφορά τις εκπομπές καθορίζονται επί του παρόντος σε δύο κανονισμούς που ισχύουν για την έγκριση τύπου εκπομπών για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα αντίστοιχα, δηλαδή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]) και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]).

(12) Η ενσωμάτωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 σε έναν ενιαίο κανονισμό θα διασφάλιζε την εσωτερική συνοχή του συστήματος εγκρίσεων τύπου εκπομπών τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα οχήματα, επιτρέποντας, παράλληλα, διαφορετικά όρια εκπομπών και διαδικασίες δοκιμών για τα εν λόγω οχήματα.

(13) Επιπλέον, τα ισχύοντα όρια εκπομπών για βαρέα οχήματα θεσπίσθηκαν το 2009 βάσει της τότε διαθέσιμης τεχνολογίας. Έκτοτε, η τεχνολογία έχει εξελιχθεί και το επίπεδο εκπομπών που επιτυγχάνεται με συνδυασμό σύγχρονων τεχνολογιών είναι πολύ χαμηλότερο από εκείνο που μπορούσε να επιτευχθεί πριν από περισσότερα από 15 χρόνια. Η εν λόγω τεχνολογική πρόοδος θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται στα όρια εκπομπών με βάση την υπάρχουσα τεχνολογία αιχμής και τις γνώσεις σχετικά με τους ελέγχους της ρύπανσης και για όλους τους σχετικούς ρύπους.

(14) Στην Ένωση, οι εκπομπές καυσαερίων αριθμού σωματιδίων (PN) για στερεά σωματίδια μεγέθους άνω των 23 νανόμετρων (PN_{23}) ελέγχονται από το 2011 για τα ελαφρά οχήματα και από το 2013 για τα βαρέα οχήματα. Δεδομένου ότι οι υπάρχουσες τεχνολογίες και ο παγκόσμιος τεχνικός κανονισμός αριθ. 15 του ΟΗΕ καθιστούν δυνατή τη μέτρηση του αριθμού των εκπεμπόμενων σωματιδίων έως τα 10 νανόμετρα (PN_{10}), είναι σκόπιμο να τεθούν τα όρια σωματιδίων σε PN_{10} για όλα τα οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ο καθορισμός για πρώτη φορά ειδικών ορίων για εκπομπές PN_{10} θα δώσει ώθηση στην παγκόσμια εναρμόνιση των ενισχυμένων ελέγχων και μετρήσεων των εκπομπών αριθμού σωματιδίων και η Ένωση θα πρέπει να προτρέψει το Παγκόσμιο Φόρουμ των Ηνωμένων Εθνών για την Εναρμόνιση των Κανονισμών για τα Οχήματα (WP.29 του ΟΗΕ) να ευθυγραμμίσει αναλόγως τους σχετικούς κανονισμούς των Ηνωμένων Εθνών για τα οχήματα.

(15) Η απλούστευση θα μπορούσε να επιτευχθεί με την εξάλειψη των δοκιμών που δεν απαιτούνται, με την παραπομπή σε πρότυπα βάσει των υφισταμένων κανονισμών του ΟΗΕ, κατά περίπτωση, και με τη διασφάλιση συνεκτικού συνόλου διαδικασιών και δοκιμών για τα διάφορα στάδια της έγκρισης τύπου εκπομπών.

(16) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα οχήματα περιορίζονται σε πραγματικές συνθήκες, απαιτείται η δοκιμή οχημάτων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης που είναι σημαντικές από στατιστική άποψη, με ένα ελάχιστο σύνολο περιορισμών, ορίων και άλλων απαιτήσεων οδήγησης. Η εν λόγω δοκιμή επί της οδού θα πρέπει να βασίζεται στην κανονική οδήγηση και να αποκλείει την μεροληπτική οδήγηση.

(17) Βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 τα οχήματα οφείλουν να τηρούν τα όρια εκπομπών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν αντιστοιχεί 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.

([9]) 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).

([10]) 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).

(18) 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 στόλου σε οχήματα με μειωμένες εκπομπές, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα πιο καθαρό και πιο βιώσιμο οικοσύστημα μεταφορών.

(19) Υπάρχουν τεχνολογίες που είναι πλέον διαθέσιμες και χρησιμοποιούνται ευρέως σε ολόκληρο τον κόσμο για τον περιορισμό των εξατμιστικών εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων κατά τη χρήση και τη στάθμευση βενζινοκίνητου οχήματος. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν χαμηλότερα όρια εκπομπών για τις εν λόγω πτητικές οργανικές ενώσεις.

(20) 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 που εκλύονται στο περιβάλλον. Όπως φαίνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση για τον παρόντα κανονισμό, 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 ενθαρρύνει το έργο του WP.29 του ΟΗΕ προκειμένου να επιτύχει αυτό εγκαίρως τους στόχους του, εμφορούμενο από υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας βασισμένης σε στέρεο επιστημονικό και τεχνικό υπόβαθρο, και προκειμένου να καθορίσει όρια φθοράς με βάση τις πλέον σύγχρονες μεθόδους. Σε περίπτωση που το WP.29 του ΟΗΕ δεν έχει εγκρίνει ενιαίες διατάξεις σχετικά με τα όρια φθοράς των ελαστικών έως την 1η Ιουλίου 2026 για ελαστικά κατηγορίας C_1, έως την 1η Απριλίου 2028 για ελαστικά κατηγορίας C_2 ή έως την 1η Απριλίου 2030 για ελαστικά κατηγορίας C_3, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη αποβλέποντας στην υλοποίηση του στόχου της Ένωσης για μείωση των μικροπλαστικών που εκλύονται στο περιβάλλον κατά 30 % έως το 2030 και με βάση τα όρια φθοράς των πλέον σύγχρονων ελαστικών. Τα ειδικά χαρακτηριστικά των οχημάτων με μπαταρίες έλξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών συνδεόμενων για φόρτιση στο ηλεκτρικό δίκτυο και των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία, θα πρέπει να αξιολογηθούν κατά την προετοιμασία της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

(21) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [11] ρυθμίζει τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας (GSI), κύριος σκοπός των οποίων είναι η ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου ενός οχήματος όταν ο οδηγός ακολουθεί τις ενδείξεις τους. Ωστόσο, οι σχετικές με τις εκπομπές ρύπων σε πραγματικές συνθήκες χρήσης απαιτήσεις, ακόμη και όταν ακολουθείται ο GSI, θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο του παρόντος κανονισμού.

(22) 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 έπειτα από πολλά έτη χρήσης. Μία τέτοια απαίτηση θα είχε ιδιαίτερη σημασία για τους αγοραστές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων, δεδομένου ότι θα αποτελούσε διασφάλιση ότι το όχημα θα συνεχίσει να αποδίδει όπως αναμένεται. Συνεπώς, συστήματα παρακολούθησης της κατάστασης της υγείας των μπαταριών έλξης θα πρέπει να απαιτούνται 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 αριθ. 22 των Ηνωμένων Εθνών.

(23) Τα ενσωματωμένα συστήματα παρακολούθησης (OBM) και οι ενσωματωμένες διατάξεις παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας (OBFCM) χρησιμοποιούν δεδομένα που παράγονται από το όχημα για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να υπόκεινται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [12].

(24) 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, ως εκ τούτου, θα πρέπει να προλαμβάνεται και να επιβάλλονται αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις. Η παραποίηση του χιλιομετρητή έχει ως αποτέλεσμα εσφαλμένη ένδειξη διανυθέντων χιλιομέτρων και παρεμποδίζει τον κατάλληλο έλεγχο του

[11] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

[12] Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 (κανονισμός για τα δεδομένα) (ΕΕ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

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.

(25) Για να προληφθεί η αθέμιτη παρεμπόδιση του ανταγωνισμού λόγω των μέτρων κατά της παραποίησης των οχημάτων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διατηρεί τη δυνατότητα των ανεξάρτητων φορέων να αναπτύσσουν, να διανέμουν, να εγκαθιστούν και να ενεργοποιούν ανταλλακτικά δευτερογενούς αγοράς. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές δεν θα πρέπει να στερούν από τους ανεξάρτητους φορείς την πρόσβαση σε πληροφορίες, εργαλεία και διαδικασίες που είναι απολύτως αναγκαία για την ανάπτυξη και την εγκατάσταση των εν λόγω ανταλλακτικών. Η έγκριση και η εξουσιοδότηση ανεξάρτητων φορέων να έχουν πρόσβαση σε χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων θα πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

(26) Η επίτευξη των στόχων της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα απαιτεί συνεχείς προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών από τα οχήματα. Η χρήση διατάξεων αναστολής καθώς και στρατηγικών αναστολής θα πρέπει να απαγορεύεται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Η απαγόρευση αυτή είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση των εν λόγω στόχων. Κατά την αξιολόγηση καταστάσεων που ενδέχεται να περιλαμβάνουν χρήση διατάξεων αναστολής ή στρατηγικών αναστολής, θα πρέπει να διενεργείται ευρεία αξιολόγηση και ερμηνεία των καταστάσεων αυτών, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις διατάξεις αναστολής στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Οποιεσδήποτε διατάξεις ή στρατηγικές μειώνουν την αποτελεσματικότητα των ορίων εκπομπών καυσαερίων και των εκπομπών εκτός των καυσαερίων καθώς και των προϋποθέσεων για τις συνθήκες δοκιμής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και κάνουν ένα μη συμμορφούμενο όχημα να φαίνεται ότι συμμορφώνεται ή οδηγούν σε ψευδή αποτελέσματα δοκιμών, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του αν υπάρχουν διατάξεις αναστολής ή στρατηγικές αναστολής. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συναρμολόγηση οχημάτων με τέτοιες διατάξεις αναστολής ή στρατηγικές αναστολής θα πρέπει να υπόκεινται σε κυρώσεις.

(27) Αισθητήρες που είναι εγκατεστημένοι σε οχήματα χρησιμοποιούνται ήδη 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 και εγκαίρως τις δυσλειτουργίες και δεν καθιστά επιβεβλημένη σε επαρκή βαθμό την έγκαιρη επισκευή. Κατά συνέπεια οι εκπομπές ρύπων των οχημάτων ενδέχεται να είναι πολύ υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες. Οι αισθητήρες που χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα για το OBD θα μπορούσαν, επίσης, να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση και τον έλεγχο, επί μονίμου βάσεως, της απόδοσης των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων μέσω συστήματος OBM. Το σύστημα OBM θα προειδοποιεί, επίσης, τον χρήστη να προβεί σε επισκευές του κινητήρα ή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, όταν αυτού του είδους οι επισκευές είναι απαραίτητες. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να απαιτείται η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος και η ρύθμιση των τεχνικών απαιτήσεών του. Τα μέτρα που συνεπάγονται τα συστήματα αυτά δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια.

(28) Οι κατασκευαστές μπορούν να επιλέξουν να παράγουν οχήματα που περιλαμβάνουν προηγμένες επιλογές όπως είναι η γεωπερίφραξη. Μια άλλη επιλογή που έχουν στη διάθεσή τους οι κατασκευαστές είναι να παράγουν οχήματα «Euro 7ext», δηλαδή οχήματα της κατηγορίας N_2 μέγιστης μάζας μεταξύ 3,5 και 5 τόνων που προέρχονται από τύπο οχήματος της κατηγορίας N_1, για τα οποία μπορεί να χορηγηθεί έγκριση τύπου εκπομπών N_2 κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, εφόσον το όχημα πληροί τις απαιτήσεις για τύπο οχήματος της κατηγορίας N_1. Οι καταναλωτές και οι εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να εντοπίζουν τα οχήματα αυτά μέσω της κατάλληλης τεκμηρίωσης.

(29) Τα περιβαλλοντικά δεδομένα σχετικά με τους τύπους οχημάτων θα πρέπει να τίθενται στη διάθεση των χρηστών των οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει, για κάθε όχημα, να διατίθεται περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος (EVP). Οι χρήστες οχημάτων θα πρέπει επίσης να έχουν πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου, την κατάσταση της υγείας των μπαταριών έλξης, τις εκπομπές ρύπων και άλλες σχετικές πληροφορίες που παράγονται από τα συστήματα και τις οθόνες επί του οχήματος.

(30) Εάν 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 όσον αφορά το 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.

(31) Οι εκπομπές από οχήματα που πωλούνται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής αποτελούν αμελητέο μέρος των εκπομπών στην Ένωση. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιτρέπεται κάποια ευελιξία σε σχέση με ορισμένες από τις απαιτήσεις για τους εν λόγω κατασκευαστές. Οι κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να είναι σε θέση να υποκαθιστούν 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.

(32) Οι κανονισμοί (ΕΕ) 2019/631 και (ΕΕ) 2019/1242 ρυθμίζουν τις μέσες επιδόσεις του στόλου όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 για τα καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα στην Ένωση. Οι διαδικασίες και οι μεθοδολογίες για τον ακριβή προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος για μεμονωμένα οχήματα θα πρέπει να εισαχθούν στην έγκριση τύπου εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων της επικαιροποίησης και της ανάπτυξης του εργαλείου υπολογισμού της κατανάλωσης ενέργειας οχήματος (VECTO) προκειμένου να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη, μεταξύ άλλων πτυχών, η ενεργειακή απόδοση των βαρύτερων συνδυασμών οχημάτων.

(33) Ενώ ο όρος «κατάσταση της υγείας» (SOH) χρησιμοποιείται συνήθως για να παραπέμψει στην υγεία μιας μπαταρίας έλξης σε ένα δεδομένο σημείο της ζωής της, συνήθως δεν παρέχεται ορισμός για αυτό τον όρο και προσδιορίζεται μέσω διαφόρων μεθοδολογιών, όπως η «κατάσταση πιστοποιημένης ενέργειας» και η «κατάσταση πιστοποιημένης αυτονομίας». Και οι δύο δείκτες μέτρησης αντιπροσωπεύουν ποσοστό της πιστοποιημένης ενέργειας μπαταρίας ή της ηλεκτρικής αυτονομίας που απομένει σε δεδομένη χρονική στιγμή.

(34) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σε σχέση με τα ακόλουθα:

— 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, την εποπτεία της αγοράς και το EVP,

— τις απαιτήσεις, τις δοκιμές, τις μεθόδους και τα διορθωτικά μέτρα που σχετίζονται με την ανθεκτικότητα των οχημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και με τις ικανότητες ταξινόμησης και επικοινωνίας των συστημάτων OBM, μεταξύ άλλων για τους σκοπούς των περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων και των τεχνικών ελέγχων,

— τις μεθόδους και τις δοκιμές για: i) τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στο εργαστήριο και στον δρόμο και τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης των εκπομπών για την επαλήθευση των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, ii) τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα ενός μηχανοκίνητου οχήματος, iii) τον προσδιορισμό της ενεργειακής απόδοσης των ρυμουλκούμενων των κατηγοριών O_3 και O_4, 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, vii) την αξιολόγηση της λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της διάρκειας ζωής των αρχικών και ανταλλακτικών συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, viii)τη διασφάλιση και αξιολόγηση των μέτρων σχετικά με τις διατάξεις αναστολής και τις στρατηγικές αναστολής, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης τρωτότητας και της προστασίας από παραβιάσεις, ix) την αξιολόγηση της λειτουργίας των τύπων οχημάτων που έχουν εγκριθεί βάσει ορισμένων ειδικών ονομασιών, x) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τις εγκρίσεις τύπου εκπομπών που ισχύουν για τα οχήματα που κατασκευάζονται από κατασκευαστές μικρού και πολύ μικρού όγκου, xi) τη διαπίστωση της απουσίας συσκευών αναστολής και στρατηγικών αναστολής, και xii) τη μέτρηση της τριβής των ελαστικών,

— τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις δοκιμές, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, για τη διασφάλιση της απόδοσης των διατάξεων OBFCM και των OBD και των συστημάτων OBM, και τους αισθητήρες των εν λόγω συσκευών και συστημάτων, καθώς και την επικοινωνία εκτός του οχήματος των δεδομένων που καταγράφονται από τις εν λόγω συσκευές και συστήματα,

— τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές για τους GSI,

— τα χαρακτηριστικά και τις επιδόσεις των συστημάτων προειδοποίησης του οδηγού και των μεθόδων προτροπής καθώς και τη μέθοδο αξιολόγησης της λειτουργίας τους,

— τις απαιτήσεις επιδόσεων για τον εξοπλισμό δοκιμής,

— την προδιαγραφή των καυσίμων αναφοράς,

— τον μορφότυπο και τα δεδομένα του EVP και τη μέθοδο κοινοποίησης αυτών,

— τις απαιτήσεις και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων πολλαπλών σταδίων, καθώς και

— τα τεχνικά στοιχεία, τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης για την έγκριση τύπου εκπομπών, και τους ελέγχους εποπτείας της αγοράς, και τους ελέγχους συμμόρφωσης εν χρήσει και συμμόρφωσης της παραγωγής καθώς και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων.

(35) Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]). Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά ορισμένες υφιστάμενες νομικές υποχρεώσεις σχετικά με τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών ρύπων από τύπους οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1, οι μέθοδοι μέτρησης εκπομπών καυσαερίων και εξατμιστικών εκπομπών θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν εκείνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, όπως ίσχυαν τη στιγμή της έκδοσης της εκτελεστικής πράξης.

(36) 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 πρόσθετων επιλογών και χαρακτηρισμών των οχημάτων με βάση καινοτόμες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές· τον καθορισμό ορίων εκπομπών σωματιδίων πέδησης, ορίων εκπομπών για τη φορμαλδεΰδη για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, όρων δοκιμής για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 και, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, 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· τον καθορισμό ειδικών κανόνων για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, και N_3 και την εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών και των δηλώσεων. 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 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([14]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εν λόγω εμπειρογνώμονες θα έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(37) Η Ένωση αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία της 20ής Μαρτίου 1958 σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές ([15]). Οι απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει, κατά περίπτωση, να ευθυγραμμίζονται με τα πρότυπα που ορίζονται στους κανονισμούς του ΟΗΕ ή σε τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των εν λόγω κανονισμών του ΟΗΕ, 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 απαιτήσεων επιδόσεων για τις μπαταρίες.

(38) Συνεπώς, όπου τα εν λόγω όρια ή απαιτήσεις που περιλαμβάνονται σε πρόταση κανονισμού του ΟΗΕ ή τροποποίηση κανονισμού του ΟΗΕ έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και σύμφωνα με την απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου ([16]), αυτά τα όρια ή απαιτήσεις θα πρέπει να ενσωματωθούν στον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων προς τον σκοπό αυτό σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ.

([13]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

([14]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

([15]) ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 81.

([16]) Απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχωρήσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της οικονομικής επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958») (ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78).

(39) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, δεδομένου ότι οι κανόνες για την έγκριση τύπου εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά επικαιροποιούνται και ενοποιούνται στον παρόντα κανονισμό, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θα πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν με τον παρόντα κανονισμό.

(40) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, οι ακόλουθες πράξεις που εκδόθηκαν δυνάμει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 θα πρέπει να καταργηθούν με τον παρόντα κανονισμό: κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής ([17]), κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([18]), κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής ([19]) και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής ([20]).

(41) Στις περιπτώσεις όπου τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η εν λόγω επεξεργασία θα πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679 ([21]) και (ΕΕ) 2018/1725 ([22]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως επίσης και με τις σχετικές εθνικές νομοθετικές διατάξεις, σε συμφωνία με τους εν λόγω κανονισμούς.

(42) Είναι σημαντικό να δοθεί στα κράτη μέλη, στις εθνικές αρχές και στους οικονομικούς φορείς επαρκής χρόνος για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των νέων κανόνων που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με αυτόν. Η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει συνεπώς να μετατεθεί και θα πρέπει να καθοριστούν διαφορετικές ημερομηνίες εφαρμογής για τους νέους και τους υφιστάμενους τύπους. Ενώ για τα ελαφρά οχήματα η ημερομηνία εφαρμογής θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν συντομότερη, στον βαθμό που αυτό είναι τεχνικά και οικονομικά εφικτό, για τα βαρέα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα η ημερομηνία εφαρμογής μπορεί να καθυστερήσει, δεδομένου ότι το χρονικό διάστημα της μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών θα είναι μεγαλύτερο για τα βαρέα οχήματα.

(43) Για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3, για τα οποία έχει καθοριστεί στόχος μηδενικών εκπομπών σε ποσοστό 100 % από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, θα πρέπει να θεσπιστούν μεταβατικά μέτρα στον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή με τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, καθώς και να διασφαλιστεί ότι οι απαιτούμενες επενδυτικές προσπάθειες παραμένουν αναλογικές.

(44) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός κοινών τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διατάξεων για την έγκριση τύπου εκπομπών και την εποπτεία της αγοράς των οχημάτων των κατηγοριών M, N και των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τέτοια οχήματα σε σχέση με τις εκπομπές τους, καθώς και η επιδίωξη υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας, 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,

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

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

([19]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 και της κατανάλωσης καυσίμου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 349 της 29.12.2017, σ. 1).

([20]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2022, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς τις επιδόσεις των βαρέων ρυμουλκουμένων όσον αφορά την επίδρασή τους στις εκπομπές CO_2, την κατανάλωση καυσίμου, την κατανάλωση ενέργειας και την αυτονομία μηδενικών εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 (ΕΕ L 205 της 5.8.2022, σ. 145).

([21]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

([22]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διατάξεις για την έγκριση τύπου εκπομπών και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας και τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

2. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης κανόνες για την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει, την εποπτεία της αγοράς ενσωματωμένων συστημάτων παρακολούθησης, την ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και τη μακροβιότητα των μπαταριών έλξης, καθώς και τις διατάξεις ασφαλείας για τον περιορισμό της παραποίησης και τα μέτρα κυβερνοασφάλειας, καθώς και τους κανόνες για τον ακριβή προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της ηλεκτρικής αυτονομίας, της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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 προσδιορίζονται 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 στα ελαστικά των κατηγοριών C_1, C_2 και C_3, όπως προσδιορίζονται στον κανονισμό αριθ. 117 ([23]) των Ηνωμένων Εθνών, με εξαίρεση τα ελαστικά πάγου.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι σχετικοί ορισμοί του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Επιπλέον, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «έγκριση τύπου εκπομπών»: έγκριση τύπου ΕΕ που συμμορφώνεται με τις διοικητικές διατάξεις και τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας και τη μακροβιότητα της μπαταρίας·

2) «χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου»: η αρχή έγκρισης που χορηγεί την έγκριση τύπου εκπομπών·

3) «συμμόρφωση της παραγωγής»: οι δραστηριότητες που διεξάγονται σε νέα οχήματα, χωριστές τεχνικές μονάδες ή κατασκευαστικά στοιχεία που επιλέγονται στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

4) «συμμόρφωση εν χρήσει» ή «ISC»: οι δραστηριότητες που διεξάγονται σε οχήματα σε κυκλοφορία, συστήματα, χωριστές τεχνικές μονάδες ή κατασκευαστικά στοιχεία με σκοπό την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

5) «κινητήρας»: ο κινητήρας εσωτερικής καύσης ενός οχήματος·

6) «εκπομπές»: οι εκπομπές καυσαερίων και οι εκπομπές εκτός των καυσαερίων ενός μηχανοκίνητου οχήματος·

7) «εκπομπές καυσαερίων»: οι εκπομπές από τον αγωγό εξαγωγής του μηχανοκίνητου οχήματος ή του κινητήρα όλων των ακόλουθων: εκπομπές CO_2, αερίων, στερεών, υγρών ενώσεων και στροφαλοθαλάμου·

8) «αέριοι ρύποι»: οι εκπομπές αέριων χημικών ειδών, εξαιρουμένου του CO_2·

([23]) Κανονισμός αριθ. 117 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαστικών όσον αφορά τις εκπομπές ήχου κύλισης ελαστικών και την πρόσφυση σε υγρό οδόστρωμα και/ή την αντίσταση κύλισης.

9) «CO_2»: το διοξείδιο του του άνθρακα που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·

10) «οξείδια του αζώτου» ή «NO_x»: το άθροισμα μονοξειδίου (NO) και διοξειδίου του αζώτου (NO2) που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·

11) «υποξείδιο του αζώτου» ή «N_2O»: το υποξείδιο του αζώτου που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·

12) «σωματίδια» ή «PM»: κάθε υλικό που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής ή τα φρένα και συλλέγεται σε μέσο φίλτρου·

13) «σωματίδια μικρότερα από 10 μm» ή «PM_{10}»: τα σωματίδια με διάμετρο μικρότερη από 10 μm·

14) «αριθμός σωματιδίων» ή «PN»: ο συνολικός αριθμός στερεών σωματιδίων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής ή τα φρένα·

15) PN10»: ο συνολικός αριθμός στερεών σωματιδίων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής ή τα φρένα με διάμετρο μεγαλύτερη ή ίση των 10 nm·

16) «μονοξείδιο του άνθρακα» ή «CO»: το μονοξείδιο του άνθρακα που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·

17) «μεθάνιο» ή «CH_4»: το μεθάνιο που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·

18) «συνολικοί υδρογονάνθρακες» ή «THC»: το σύνολο των υδρογονανθράκων που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·

19) «υδρογονάνθρακες πλην μεθανίου» ή «NMHC»: το σύνολο των υδρογονανθράκων, εξαιρουμένου του μεθανίου, που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·

20) «οργανικά αέρια πλην μεθανίου» ή «NMOG»: το άθροισμα των μη οξυγονωμένων και οξυγονωμένων υδρογονανθράκων, εξαιρουμένου του μεθανίου, που εκπέμπονται από τον αγωγό εξαγωγής·

21) «αμμωνία» ή «NH_3»: η αμμωνία που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·

22) «φορμαλδεΰδη» ή «HCHO»: η φορμαλδεΰδη που εκπέμπεται από τον αγωγό εξαγωγής·

23) «WHTC»: ο παγκοσμίως εναρμονισμένος κύκλος οδήγησης μεταβατικών συνθηκών σύμφωνα με το σημείο 7.2.1 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 49 του ΟΗΕ ([24])·

24) «WHSC»: ο παγκοσμίως εναρμονισμένος κύκλος οδήγησης σταθερών συνθηκών λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 7.2.2 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 49 του ΟΗΕ·

25) «κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας»: ο ρυθμός με τον οποίο ένα όχημα χρησιμοποιεί ηλεκτρική ενέργεια από τη μπαταρία ή τις μπαταρίες έλξης του υπό καθορισμένες συνθήκες χρήσης·

26) «κατανάλωση καυσίμου»: ο ρυθμός με τον οποίο ένα όχημα χρησιμοποιεί καύσιμο υπό καθορισμένες συνθήκες χρήσης·

27) «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 οχήματα·

28) «εξατμιστικές εκπομπές»: οι ατμοί υδρογονανθράκων που εκπέμπονται από το σύστημα καυσίμου του οχήματος, εκτός αυτών που εκλύονται με τις εκπομπές καυσαερίων·

29) «εκπομπές στροφαλοθαλάμου»: οι αέριοι ρύποι από τους χώρους εντός ή εκτός κινητήρα, οι οποίοι συνδέονται με την ελαιολεκάνη (κάρτερ) μέσω εσωτερικών ή εξωτερικών αγωγών·

30) «εκπομπές σωματιδίων πέδησης»: τα σωματίδια που εκπέμπονται από το σύστημα πέδησης ενός οχήματος·

31) «φθορά ελαστικού»: η μάζα του υλικού που χάνεται από το ελαστικό λόγω της διαδικασίας φθοράς με τριβή και εκπέμπεται στο περιβάλλον·

32) «εκπομπές εκτός των καυσαερίων»: οι εξατμιστικές εκπομπές, η φθορά των ελαστικών και οι εκπομπές πέδησης·

33) «εκπομπές ρύπων»: εκπομπές καυσαερίων και εκπομπές εκτός των καυσαερίων πλην των εκπομπών CO_2·

34) «διάταξη ελέγχου της ρύπανσης»: η διάταξη ενός οχήματος που ελέγχει ή περιορίζει τις εκπομπές ρύπων·

35) «συστήματα ελέγχου της ρύπανσης»: οι διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης που είναι εγκατεστημένες σε όχημα, συμπεριλαμβανομένων όλων των μονάδων ελέγχου και του λογισμικού που ρυθμίζουν τη χρήση τους·

([24]) Κανονισμός αριθ. 49 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που χρησιμοποιούνται σε οχήματα.

36) «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·

37) «συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης»: σύστημα ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων συστημάτων που προορίζεται να αντικαταστήσει ένα αρχικό σύστημα ελέγχου της ρύπανσης και το οποίο μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα·

38) «ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης» ή «σύστημα OBD»: σύστημα επί οχήματος που μπορεί να παράγει πληροφορίες ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD), όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 49 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, και το οποίο είναι ικανό να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές εκτός του οχήματος·

39) «ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης» ή «σύστημα OBM»: σύστημα επί οχήματος ικανό να παρακολουθεί εκπομπές καυσαερίων ανιχνεύοντας υπερβάσεις εκπομπών καυσαερίων και ικανό να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές από κοινού με πληροφορίες σχετικές με την υγεία, εκτός του οχήματος·

40) «ενσωματωμένη διάταξη παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας» ή «διάταξη OBFCM»: κάθε λογισμικό ή υλισμικό επί οχήματος που ανιχνεύει και χρησιμοποιεί παραμέτρους οχήματος, κινητήρα, καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας και ωφέλιμου φορτίου/μάζας για τον προσδιορισμό και για την αποθήκευση στο όχημα των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας και άλλων παραμέτρων που έχουν σημασία για τον προσδιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας και της ενεργειακής απόδοσης του οχήματος·

41) «διάταξη αναστολής»: κάθε στοιχείο σχεδιασμού που έχει ως αποτέλεσμα τη μη συμμόρφωση του οχήματος με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού κατά την οδήγησή του αλλά όχι όταν υπόκειται σε δοκιμή κανονιστικού χαρακτήρα, αν και το όχημα φαινομενικά συμμορφώνεται κατά τη δοκιμή, ή που αλλοιώνει δεδομένα που σχετίζονται με τους αισθητήρες, την κατανάλωση καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας, την ηλεκτρική αυτονομία ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας·

42) «στρατηγική αναστολής»: στρατηγική που έχει ως αποτέλεσμα τη μη συμμόρφωση του οχήματος με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού κατά την οδήγησή του αλλά όχι όταν υπόκειται σε δοκιμή κανονιστικού χαρακτήρα, αν και το όχημα φαινομενικά συμμορφώνεται κατά τη δοκιμή, ή που αλλοιώνει δεδομένα που σχετίζονται με τους αισθητήρες, την κατανάλωση καυσίμου ή ηλεκτρικής ενέργειας, την ηλεκτρική αυτονομία ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας·

43) «εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης» ή «RDE»: οι εκπομπές ενός οχήματος υπό τις συνθήκες που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος III·

44) «χιλιομετρητής»: το όργανο που δείχνει στον οδηγό τη συνολική απόσταση που έχει καλύψει το όχημα από την παραγωγή του·

45) «παραποίηση»: αδρανοποίηση ή τροποποίηση του κινητήρα ή του ηλεκτροκινητήρα, των διατάξεων και του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης του οχήματος, του συστήματος πρόωσης, της μπαταρίας έλξης, του χιλιομετρητή, της διάταξης OBFCM ή του OBD συστήματος ή OBM, συμπεριλαμβανομένου κάθε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου των εν λόγω συστημάτων και των δεδομένων τους, με αποτέλεσμα τη μη συμμόρφωση του οχήματος με τον παρόντα κανονισμό·

46) «εγκατάσταση παραγωγής ιδίας χρήσης»: βιομηχανική μονάδα κατασκευής ή συναρμολόγησης η οποία χρησιμοποιείται από τον κατασκευαστή για την κατασκευή ή συναρμολόγηση νέων οχημάτων για τον εν λόγω κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένων, όπου ισχύει, οχημάτων που προορίζονται για εξαγωγή·

47) «κέντρο σχεδιασμού ιδίας χρήσης»: εγκατάσταση στην οποία σχεδιάζεται και αναπτύσσεται το σύνολο του οχήματος και την οποία ελέγχει και χρησιμοποιεί ο κατασκευαστής·

48) «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 450 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων των συνδυασμένων κατηγοριών M_2 και M_3, ή 6 000 νέων μηχανοκίνητων οχημάτων των συνδυασμένων κατηγοριών N_2 και N_3, που ταξινομούνται στην Ένωση κάθε ημερολογιακό έτος, και ο οποίος:

α) δεν είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών· ή

β) είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών ο οποίος είναι υπεύθυνος συνολικώς για λιγότερα από 10 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M_1 ή 22 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας N_1, ή 450 νέα μηχανοκίνητα οχήματα των συνδυασμένων κατηγοριών M_2 και M_3, ή 6 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα των συνδυασμένων κατηγοριών N_2 και N_3, που ταξινομούνται στην Ένωση κάθε ημερολογιακό έτος· ή

γ) είναι μέλος ομίλου συνδεδεμένων κατασκευαστών, αλλά διαχειρίζεται εγκαταστάσεις παραγωγής ιδίας χρήσης και κέντρο σχεδιασμού ιδίας χρήσης·

49) «κατασκευαστής με πολύ μικρό όγκο παραγωγής»: κατασκευαστής με πολύ μικρό όγκο παραγωγής που παράγει λιγότερα από 1 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M_1 ή λιγότερα από 1 000 νέα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας N_1 που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος·

50) «αμιγώς εσωτερικής καύσης όχημα» ή «ICEV»: όχημα στο οποίο όλοι οι μετατροπείς ενέργειας πρόωσης είναι κινητήρες εσωτερικής καύσης, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων που λειτουργούν με υδρογόνο·

51) «αμιγώς ηλεκτρικό όχημα» ή «PEV»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά ηλεκτροκινητήρες ως μετατροπείς ενέργειας πρόωσης και αποκλειστικά επαναφορτιζόμενα συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας πρόωσης·

52) «κυψέλη καυσίμου»: μετατροπέας ενέργειας ο οποίος μετασχηματίζει τη χημική ενέργεια (είσοδο) σε ηλεκτρική ενέργεια (έξοδο) ή το αντίστροφο·

53) «όχημα κυψέλης καυσίμου» ή «FCV»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά κυψέλη/-ες καυσίμου και ηλεκτροκινητήρα/-ες ως μετατροπέα/-είς ενέργειας πρόωσης·

54) «υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου» ή «FCHV»: όχημα κυψέλης καυσίμου εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σύστημα αποθήκευσης καυσίμου και τουλάχιστον ένα επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας πρόωσης·

55) «υβριδικό όχημα» ή «HV»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο διαφορετικές κατηγορίες μετατροπέων ενέργειας πρόωσης και τουλάχιστον δύο διαφορετικές κατηγορίες συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας πρόωσης·

56) «υβριδικό ηλεκτρικό όχημα» ή «HEV»: υβριδικό όχημα στο οποίο ένας από τους μετατροπείς ενέργειας πρόωσης είναι ηλεκτροκινητήρας·

57) «εξωτερικά φορτιζόμενο υβριδικό ηλεκτρικό όχημα» ή «OVC-HEV»: υβριδικό ηλεκτρικό όχημα το οποίο μπορεί να λάβει φόρτιση από εξωτερική πηγή·

58) «μη εξωτερικά φορτιζόμενο υβριδικό ηλεκτρικό όχημα» ή «NOVC-HEV»: όχημα με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς μετατροπείς ενέργειας και δύο διαφορετικά συστήματα αποθήκευσης ενέργειας που χρησιμοποιούνται για την πρόωση του οχήματος, το οποίο δεν μπορεί να λάβει φόρτιση από εξωτερική πηγή·

59) «τεχνολογίες γεωπερίφραξης»: τεχνολογίες που δεν επιτρέπουν σε υβριδικό όχημα να κινείται με τη χρήση του κινητήρα εσωτερικής καύσης, ενεργοποιώντας δηλαδή τον τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών, όταν αυτό κινείται εντός συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής·

60) «τρόπος λειτουργίας μηδενικών εκπομπών»: επιλέξιμος τρόπος λειτουργίας κατά τον οποίο ένα υβριδικό όχημα κινείται χωρίς τη χρήση του κινητήρα εσωτερικής καύσης·

61) «μάζα σε τάξη πορείας»: η μάζα του οχήματος, με την ή τις δεξαμενές του πλήρεις τουλάχιστον κατά το 90 % της χωρητικότητάς τους, συμπεριλαμβανομένης της μάζας του οδηγού, του καυσίμου και των υγρών, στο οποίο έχει τοποθετηθεί ο βασικός εξοπλισμός σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, η μάζα του αμαξώματος, του θαλάμου επιβατών, της ζεύξης και των εφεδρικών τροχών, καθώς και των εργαλείων·

62) «μπαταρία έλξης»: σύστημα μπαταρίας που αποθηκεύει ενέργεια με κύριο σκοπό την πρόωση του οχήματος·

63) «ηλεκτρική αυτονομία»: η διανυθείσα απόσταση σε συνθήκες λειτουργίας εξάντλησης φόρτισης έως ότου εξαντληθεί η μπαταρία έλξης·

64) «αυτονομία μηδενικών εκπομπών»: η μέγιστη απόσταση που μπορεί να διανύσει ένα όχημα με μηδενικές εκπομπές καυσαερίων, η οποία για οχήματα PEV αντιστοιχεί στην ηλεκτρική αυτονομία·

65) «ανθεκτικότητα»: η ικανότητα συστήματος ή διάταξης, κατασκευαστικού στοιχείου ή οποιουδήποτε μέρους του οχήματος να διατηρεί τις απαιτούμενες επιδόσεις για δεδομένο χρονικό διάστημα·

66) «μακροβιότητα μπαταρίας»: η εντός του οχήματος μακροβιότητα μιας μπαταρίας έλξης, μετρούμενη με βάση την κατάσταση υγείας της·

67) «κατάσταση υγείας» ή «SOH»: η μετρώμενη ή εκτιμώμενη κατάσταση συγκεκριμένου δείκτη μέτρησης επιδόσεων οχήματος ή μπαταρίας έλξης σε συγκεκριμένο σημείο της διάρκειας ζωής του/της, εκφραζόμενη ως ποσοστό των επιδόσεων που προσδιορίστηκαν κατά την πιστοποίηση ή όταν το όχημα/μπαταρία ήταν καινούργιο·

68) «περιβαλλοντικό διαβατήριο οχήματος» ή «EVP»: αρχείο σε 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 ηλεκτρικής ενέργειας, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος του κινητήρα ή του ηλεκτροκινητήρα, καθώς και της μακροβιότητας της μπαταρίας και άλλων σχετικών τιμών·

69) «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 τη διασφάλιση επισκευών πριν από περαιτέρω χρήση·

70) «σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου»: σύστημα σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και εγκατεστημένο σε όχημα με σκοπό να προειδοποιεί τον χρήστη για τη χαμηλή στάθμη του αναλώσιμου αντιδραστηρίου και να διασφαλίζει τη χρήση του αντιδραστηρίου·

71) «δήλωση συμμόρφωσης» ή «δήλωση»: δήλωση του κατασκευαστή ότι ένας συγκεκριμένος τύπος ή ομάδα οχημάτων, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·

72) «ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένου»: οι επιδόσεις ρυμουλκουμένου όσον αφορά την επίδρασή του στις εκπομπές CO_2, στην κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, στην αυτονομία μηδενικών εκπομπών, στην ηλεκτρική αυτονομία και στην ισχύ του κινητήρα ή ηλεκτροκινητήρα έλκοντος μηχανοκίνητου οχήματος·

73) «χειμερινό ελαστικό»: το ελαστικό του οποίου το σκάλισμα, η σύνθεση ή η κατασκευή πέλματος έχει σχεδιαστεί κυρίως για την επίτευξη, υπό συνθήκες λάσπης και χιονιού, επιδόσεων καλύτερων από εκείνες ενός κοινού ελαστικού, όσον αφορά την ικανότητα του ελαστικού να εκκινεί και να ελέγχει την κίνηση του οχήματος·

74) «ελαστικό για χρήση σε συνθήκες έντονης χιονόπτωσης»: χειμερινό ελαστικό ή ελαστικό ειδικής χρήσης του οποίου το σκάλισμα, η σύνθεση ή η κατασκευή πέλματος έχει σχεδιαστεί ειδικά για χρήση σε συνθήκες έντονης χιονόπτωσης·

75) «ελαστικό πάγου»: χειμερινό ελαστικό κατηγορίας C_1 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 προβλέπονται στον κανονισμό αριθ. 117 του ΟΗΕ·

76) «ελαστικό ειδικής χρήσης»: ελαστικό που προορίζεται για μεικτή χρήση, επί και εκτός οδού, ή για άλλες ειδικές χρήσεις και το οποίο είναι σχεδιασμένο κυρίως για την εκκίνηση και διατήρηση της κίνησης του οχήματος σε εκτός οδού συνθήκες·

77) «επιλογή»: δέσμη πρόσθετων απαιτήσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, την επιπλέον συμμόρφωση προς τις οποίες μπορούν να επιλέξουν οι κατασκευαστές, προκειμένου να είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν τον αντίστοιχο χαρακτηρισμό για τα οχήματα που κατασκευάζουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την κατασκευή οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων

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 συστήματα, τα νέα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι νέες χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης, των ελαστικών 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 κυκλοφορία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα με σκοπό να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I υπό τις συνθήκες που ορίζονται στο παράρτημα III και της τήρησης των τιμών που δηλώνονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και στην τεκμηρίωση έγκρισης τύπου για τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV. Τα εν λόγω οχήματα χαρακτηρίζονται ως οχήματα «Euro 7».

3. Κατά περίπτωση, όταν οι κατασκευαστές, οι εθνικές αρχές, η Επιτροπή ή αναγνωρισμένα τρίτα μέρη επαληθεύουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών καυσαερίων, όταν η δοκιμή εκτελείται υπό διευρυμένες συνθήκες οδήγησης, οι εκπομπές διαιρούνται με τον διαιρέτη διευρυμένης οδήγησης που ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 168 του ΟΗΕ ([25]).

4. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν και κατασκευάζουν συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, των ηλεκτροκινητήρων, των μπαταριών έλξης, των συστημάτων πέδησης, των ελαστικών 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 και υπό τις συνθήκες που ορίζονται στο παράρτημα III.

5. Οι κατασκευαστές δεν σχεδιάζουν, δεν κατασκευάζουν και δεν συναρμολογούν οχήματα με διατάξεις αναστολής ή στρατηγικές αναστολής.

6. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 και N_3 με:

α) συστήματα OBD που μπορούν να ανιχνεύουν δυσλειτουργικά συστήματα που οδηγούν σε υπερβάσεις των εκπομπών καυσαερίων ή σε δυσλειτουργία κατασκευαστικών στοιχείων σχετικών με τις επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές, προκειμένου να διευκολύνονται οι επισκευές·

β) συστήματα OBM ικανά να παρακολουθούν εκπομπές καυσαερίων·

γ) διατάξεις OBFCM για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας σε πραγματικές συνθήκες και άλλες σχετικές παραμέτρους που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της πραγματικής απόδοσης καυσίμου και ενέργειας·

δ) οθόνες SOH της μπαταρίας έλξης·

ε) συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών καυσαερίων·

στ) συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου·

ζ) διατάξεις που κοινοποιούν εκτός του οχήματος δεδομένα που παράγονται από το όχημα και χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και δεδομένα OBFCM, μεταξύ άλλων με σκοπό τη διενέργεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([26]) και τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων σύμφωνα με την οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([27]), και για τους σκοπούς της επικοινωνίας με υποδομές επαναφόρτισης και σταθερά συστήματα ισχύος ικανά να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης.

7. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συναρμολογούν οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 και N_3 ώστε να ελαχιστοποιούνται τα τρωτά σημεία που προκύπτουν σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής τους, τα οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε παραποίηση των ακόλουθων στοιχείων:

α) του συστήματος έγχυσης καυσίμου και αντιδραστηρίου·

β) του κινητήρα και των μονάδων ελέγχου κινητήρα·

γ) των μπαταριών έλξης και των σχετικών συστημάτων διαχείρισης·

δ) του χιλιομετρητή·

ε) των συστημάτων ελέγχου των ρύπων·

στ) του ηλεκτροκινητήρα και των σχετικών μονάδων ελέγχου·

([25]) Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 168 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και εμπορικών οχημάτων όσον αφορά τις πραγματικές εκπομπές κατά την οδήγηση (RDE)

([26]) 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. 51).

([27]) 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).

ζ) της διάταξης OBFCM·

η) του συστήματος OBD·

θ) του συστήματος OBM και

ι) του EVP.

8. Οι κατασκευαστές αποτρέπουν το ενδεχόμενο εκμετάλλευσης των τρωτών σημείων που αναφέρονται στην παράγραφο 7 στον μέγιστο δυνατό βαθμό βάσει των αρτιότερων διαθέσιμων γνώσεων κατά τον χρόνο της έγκρισης τύπου. Όταν διαπιστώνεται τέτοιο τρωτό σημείο, οι κατασκευαστές λαμβάνουν κάθε δυνατό μέτρο, σύμφωνα με την τεχνολογική πρόοδο, για την εξάλειψη του τρωτού σημείου, με επικαιροποίηση λογισμικού ή με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο μέσο.

9. Οι κατασκευαστές δεν στερούν, για λόγους που έχουν σχέση με την πρόληψη της παραποίησης, την πρόσβαση σε πληροφορίες, εργαλεία ή διαδικασίες που απαιτούνται για την ανάπτυξη, την εγκατάσταση και την ενεργοποίηση συμβατών ανταλλακτικών δευτερογενούς αγοράς που πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις του κατασκευαστή, εκτός εάν μπορούν να αποδείξουν ότι η απόκρυψη πληροφοριών, εργαλείων και διαδικασιών αποτελεί αναλογικό μέσο για την αντιμετώπιση των εν λόγω ανησυχιών που έχουν σχέση με την πρόληψη της παραποίησης.

10. Τα περιβαλλοντικά δεδομένα σχετικά με τον τύπο του οχήματος και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις μεμονωμένων οχημάτων τίθενται στη διάθεση των χρηστών και, κατά περίπτωση, είναι ορατά εντός του οχήματος. Τα εν λόγω δεδομένα καλύπτουν πληροφορίες από το EVP, το σύστημα OBM και τη διάταξη OBFCM, συμπεριλαμβανομένων των τιμών διάρκειας ζωής, και της κατάστασης υγείας της μπαταρίας έλξης.

11. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν την ασφαλή διαβίβαση των δεδομένων που σχετίζονται με τις εκπομπές και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, λαμβάνοντας μέτρα κυβερνοασφάλειας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 155 ([28]).

Άρθρο 5

Επιλογές των κατασκευαστών όσον αφορά την κατασκευή και τον χαρακτηρισμό των οχημάτων

1. 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 σταματά το όχημα εάν αυτό δεν έχει φορτιστεί στα 5 χιλιόμετρα από την πρώτη προειδοποίηση, ενώ βρίσκεται σε τρόπο λειτουργίας μηδενικών εκπομπών εντός της περιοχής γεωπερίφραξης. Η εφαρμογή αυτών των τεχνολογιών γεωπερίφραξης αποδεικνύεται στην αρχή έγκρισης κατά την έγκριση τύπου και επαληθεύεται κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος.

2. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, για οχήματα κατηγορίας N_2 μέγιστης μάζας μεταξύ 3,5 και 5 τόνων που προέρχονται από τύπο οχήματος της κατηγορίας N_1, η αρχή έγκρισης μπορεί να χορηγήσει έγκριση τύπου εκπομπών εάν το όχημα πληροί της απαιτήσεις για τύπο οχήματος της κατηγορίας N_1. Τα οχήματα αυτά χαρακτηρίζονται ως οχήματα «Euro 7ext».

3. Οι κατασκευαστές μπορούν να κατασκευάζουν οχήματα που συνδυάζουν τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 και να τα χαρακτηρίζουν ως οχήματα «Euro 7Gext».

Άρθρο 6

Απαιτήσεις ανθεκτικότητας για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που κατασκευάζουν και τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε κυκλοφορία στην Ένωση, συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I όταν τα οχήματα αυτά κινούνται υπό συνθήκες δοκιμής οι οποίες ορίζονται στο παράρτημα III, για τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος, κατά περίπτωση, όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV, και συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων για τη μακροβιότητα της μπαταρίας, όπως ορίζονται στο παράρτημα II.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 συμμορφώνονται με τις τιμές σχετικά με τις εκπομπές CO_2, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση που δηλώνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος, κατά περίπτωση, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV.

([28]) Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 155 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και το σύστημα διαχείρισης της κυβερνοασφάλειας.

3. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι ο σχεδιασμός και η λειτουργικότητα των OBFCM, OBD, των διατάξεων OBM και των μέτρων κατά της παραποίησης που εγκαθίστανται στα εν λόγω οχήματα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και ότι οι εν λόγω διατάξεις, συστήματα και μέτρα δεν μπορούν να απενεργοποιηθούν για όσο διάστημα τα εν λόγω οχήματα είναι σε χρήση.

4. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 ισχύουν ανεξάρτητα από τον τύπο καυσίμων ή την πηγή ενέργειας που τροφοδοτεί τα οχήματα. Αυτές οι απαιτήσεις ισχύουν, επίσης, για όλες τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα κατασκευαστικά στοιχεία που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

5. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά την πρόσθετη διάρκεια ζωής ενός οχήματος, τα όρια των αέριων ρύπων που καθορίζονται στο παράρτημα I προσαρμόζονται με τη χρήση των πολλαπλασιαστών ανθεκτικότητας που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος IV.

6. Τα συστήματα OBM που εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή στα οχήματα είναι ικανά για:

α) παρακολούθηση και καταγραφή όλων των εκπομπών καυσαερίων NO_x, NH_3 και PM από οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 και NO_x και PM από οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, καθώς και ανίχνευση υπερβάσεων τουλάχιστον κατά 2,5 φορές ή άνω των σχετικών τιμών ορίων εκπομπών καυσαερίων που καθορίζονται στο παράρτημα I·

β) κοινοποίηση δεδομένων για τις επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων και δεδομένων για τη μακροβιότητα της μπαταρίας του οχήματος μέσω της θύρας OBD, μεταξύ άλλων με σκοπό τη διενέργεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ και τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων σύμφωνα με την οδηγία 2014/47/ΕΕ, και ανώνυμα με ασύρματο τρόπο με σκοπό την παρακολούθηση της συμμόρφωσης τύπων οχημάτων·

γ) ενεργοποίηση του συστήματος προειδοποίησης του οδηγού όταν σημειώνεται σημαντική υπέρβαση εκπομπών καυσαερίων, χρησιμοποιώντας εναρμονισμένες μεθόδους προκειμένου να πραγματοποιηθούν εγκαίρως επισκευές, χωρίς να εμποδίζεται η ολοκλήρωση εν εξελίξει ταξιδίου με το όχημα για την αποφυγή προβλημάτων που αφορούν την οδική ασφάλεια.

7. Οι διατάξεις OBFCM που εγκαθίστανται από τους κατασκευαστές στα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι ικανές να κοινοποιούν όλα τα νομικώς απαιτούμενα σχετικά δεδομένα του οχήματος που καταγράφουν, μέσω της θύρας OBD και με ασύρματο τρόπο.

8. Όταν όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο ή μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές, από τη στιγμή που αυτό περιέρχεται σε γνώση τους, λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων επισκευών ή τροποποιήσεων του εν λόγω οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, κατά περίπτωση, ώστε να εξαλειφθεί ο σοβαρός κίνδυνος ή να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Οι κατασκευαστές και οποιοιδήποτε άλλοι οικονομικοί φορείς εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 αναλόγως.

Οι κατασκευαστές ενημερώνουν αμέσως την αρχή έγκρισης τύπου που χορήγησε την έγκριση τύπου σχετικά με τη μη συμμόρφωση, και παρέχουν τις κατάλληλες λεπτομέρειες.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την έγκριση τύπου εκπομπών

1. Για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τους κανόνες έγκρισης τύπου για τις εκπομπές κατά την έγκριση τύπου εκπομπών, οι κατασκευαστές εκτελούν τις δοκιμές που προσδιορίζονται στους πίνακες 1, 3, 5, 7, 9 και 11 του παραρτήματος V. Για τον σκοπό της επαλήθευσης της συμμόρφωσης της παραγωγής με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, τα οχήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες επιλέγονται στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή από την αρχή έγκρισης ή τον κατασκευαστή. Η συμμόρφωση κατά τη χρήση ελέγχεται για τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος όπως ορίζεται στον πίνακα 1 του παραρτήματος IV.

2. Οι κατασκευαστές παρέχουν στην αρχή έγκρισης υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τις RDE, το CO_2, τη διόρθωση θερμοκρασίας περιβάλλοντος, τα συστήματα OBD και OBM, τις εκπομπές και τη μακροβιότητα της μπαταρίας, τη συνεχή ή περιοδική αναγέννηση, την αποφυγή παραποίησης και τις εκπομπές στροφαλοθαλάμου, όπως ορίζονται στο παράρτημα V. Οι κατασκευαστές παρέχουν στην αρχή έγκρισης υπογεγραμμένη δήλωση συμμόρφωσης σχετικά με τη χρήση της επιλογής γεωπερίφραξης όπου έχει αυτή επιλεγεί.

3. Οι εθνικές αρχές μπορούν να υποβάλλουν τον τύπο οχήματος σε δοκιμή για να επαληθεύσουν τη συμμόρφωσή του στο πλαίσιο της συμμόρφωσης της παραγωγής, της συμμόρφωσης εν χρήσει ή της εποπτείας της αγοράς, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα V.

4. Οι κατασκευαστές εκδίδουν EVP για κάθε όχημα και το παραδίδουν στον αγοραστή μαζί με το όχημα, αντλώντας τα σχετικά δεδομένα από πηγές όπως το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και τα έγγραφα έγκρισης τύπου. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα EVP είναι διαθέσιμα προς εμφάνιση στα ηλεκτρονικά συστήματα του οχήματος ή μέσω κωδικού QR ή οποιασδήποτε άλλης παρόμοιας μεθόδου και ότι τα δεδομένα EVP μπορούν να μεταδίδονται από συστήματα επί του οχήματος σε συστήματα εκτός του οχήματος.

5. Στην περίπτωση έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, εφαρμόζεται το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής και τη συμμόρφωση κατά τη χρήση.

Άρθρο 8

Ειδικοί κανόνες για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής

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, 9 και 11 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, 10 και 12 του παραρτήματος V. Δεν απαιτείται η διενέργεια δοκιμών συμμόρφωσης της παραγωγής που καθορίζονται στο παράρτημα V.

Το άρθρο 4 παράγραφος 6, στοιχεία β), γ) και ε) δεν εφαρμόζεται σε κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής οχημάτων των κατηγοριών M_1 ή N_1.

2. Οι κατασκευαστές με πολύ μικρό όγκο παραγωγής αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I είτε σε δοκιμές επί οδού είτε σε εργαστηριακές δοκιμές που βασίζονται σε κύκλους πραγματικής οδήγησης για σκοπούς συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς.

Άρθρο 9

Ειδικοί κανόνες για οχήματα με κινητήρα που έχει λάβει έγκριση τύπου

1. Σε περίπτωση έγκρισης οχήματος κατηγορίας M_2, M_3, N_2 ή N_3 με κινητήρα που έχει λάβει έγκριση τύπου, ο κατασκευαστής του οχήματος είναι υπεύθυνος για την έγκριση τύπου εκπομπών. Η υποχρέωση αυτή καλύπτει επίσης την εγκατάσταση του κινητήρα στο όχημα. Όταν η εγκατάσταση του κινητήρα είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές εγκατάστασης του κινητήρα που παρέχονται από τον κατασκευαστή του κινητήρα και υπόκειται σε προηγούμενη συμφωνία μεταξύ του κατασκευαστή του οχήματος και του κατασκευαστή του κινητήρα, ο κατασκευαστής του κινητήρα μπορεί να καταστεί υπεύθυνος να αποδείξει ότι τηρούνται οι απαιτήσεις συμμόρφωσης εν χρήσει.

2. Σε περίπτωση οχήματος με κινητήρα που έχει λάβει έγκριση, ο κατασκευαστής του κινητήρα εκτελεί τις σχετικές με το όχημα δοκιμές έγκρισης τύπου και συμμόρφωσης της παραγωγής που καθορίζονται στον πίνακα 3 του παραρτήματος V, από τις οποίες εξαιρείται ο κατασκευαστής του οχήματος. Ο κατασκευαστής του κινητήρα εκτελεί επίσης τις σχετικές με τη συμμόρφωση εν χρήσει δοκιμές, όταν ο κατασκευαστής του κινητήρα έχει καταστεί υπεύθυνος για την απόδειξη της τήρησης των απαιτήσεων συμμόρφωσης εν χρήσει του οχήματος, με εξαίρεση τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2 για τον οποίο παραμένει υπεύθυνος ο κατασκευαστής του οχήματος.

3. Οι διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και τον έλεγχο της συμμόρφωσης εν χρήσει οχημάτων στα οποία είναι εγκατεστημένος κινητήρας που έχει λάβει έγκριση τύπου καλύπτουν ιδίως τα χαρακτηριστικά της έγκρισης τύπου κινητήρα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από τον κατασκευαστή του κινητήρα στον κατασκευαστή του οχήματος και τον καταλογισμό της ευθύνης για τη συμμόρφωση εν χρήσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Άρθρο 10

Έγκριση τύπου εκπομπών, συμμόρφωση της παραγωγής, συμμόρφωση εν χρήσει και εποπτεία της αγοράς

1. Οι αρχές έγκρισης θεσπίζουν 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.

2. Οι αρχές εποπτείας της αγοράς διενεργούν ελέγχους εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και τους πίνακες 2, 4, 6, 8, 10 και 12 του παραρτήματος V του παρόντος κανονισμού.

3. Με ισχύ από την έκδοση όλων των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 8 και μετά, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, οι αρχές έγκρισης δεν αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου εκπομπών της ΕΕ ή εθνικής έγκρισης τύπου εκπομπών για νέο τύπο οχήματος κατηγορίας M_1 ή N_1, ούτε απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός τέτοιου νέου οχήματος που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

Με ισχύ από την έκδοση όλων των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 9 και μετά, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, οι αρχές έγκρισης δεν αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου εκπομπών της ΕΕ ή εθνικής έγκρισης τύπου εκπομπών για νέο τύπο οχήματος κατηγορίας M_2, M_3, N_2 ή N_3 ή για κινητήρα προοριζόμενο για τέτοιο όχημα, ούτε απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός τέτοιου νέου οχήματος ή κινητήρα που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

4. Με ισχύ από τις 29 Νοεμβρίου 2026, οι αρχές έγκρισης, σε περίπτωση νέων τύπων οχημάτων κατηγορίας M_1 ή N_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου εκπομπών της ΕΕ ή εθνικής έγκρισης τύπου εκπομπών στους εν λόγω νέους τύπους οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

5. Με ισχύ από τις 29 Νοεμβρίου 2027, οι εθνικές αρχές, σε περίπτωση νέων οχημάτων κατηγορίας M_1 ή N_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω νέων οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

6. Με ισχύ από τις 29 Μαΐου 2028, οι αρχές έγκρισης, σε περίπτωση νέων τύπων οχημάτων κατηγορίας M_2, M_3, N_2 και N_3 και νέων τύπων ρυμουλκούμενων κατηγορίας O_3 ή O_4 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου εκπομπών της ΕΕ ή εθνικής έγκρισης τύπου εκπομπών στους εν λόγω νέους τύπους οχημάτων και ρυμουλκούμενων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

7. Με ισχύ από τις 29 Μαΐου 2029, οι εθνικές αρχές, σε περίπτωση νέων οχημάτων κατηγορίας M_2, M_3, N_2 ή N_3 και νέων ρυμουλκούμενων κατηγορίας O_3 ή O_4 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω νέων οχημάτων και ρυμουλκούμενων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, την ηλεκτρική απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

8. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, όσον αφορά τα οχήματα των κατηγορίας M_2 ή M_3, για τα οποία υπάρχει στόχος μηδενικών εκπομπών σε ποσοστό 100 % από την περίοδο υποβολής στοιχείων του έτους 2030 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1242, οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, αλλά διαθέτουν έγκυρη έγκριση τύπου εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

9. Με ισχύ από 1ης Ιουλίου 2030, οι εθνικές αρχές, σε περίπτωση νέων οχημάτων κατηγορίας M_1 ή N_1 που έχουν κατασκευαστεί από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω νέων οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

10. Με ισχύ από 1ης Ιουλίου 2031, οι εθνικές αρχές, σε περίπτωση νέων οχημάτων κατηγορίας M_2, M_3, N_2 ή N_3 που έχουν κατασκευαστεί από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς της ταξινόμησης και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των εν λόγω νέων οχημάτων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές CO_2 και ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση ή τη μακροβιότητα της μπαταρίας.

Άρθρο 11

Ειδικές υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την έγκριση τύπου για τις εκπομπές συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων

1. Με ισχύ από τις 29 Νοεμβρίου 2026, τα κράτη μέλη απαγορεύουν την πώληση ή εγκατάσταση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που προορίζεται να τοποθετηθεί σε όχημα κατηγορίας M_1 ή 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.

2. Με ισχύ από τις 29 Μαΐου 2028, τα κράτη μέλη απαγορεύουν την 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, ή σε ρυμουλκούμενο κατηγορίας O_3 ή O_4 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.

3. Οι αρχές έγκρισης μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν επεκτάσεις σε εγκρίσεις τύπου εκπομπών της ΕΕ για συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, σύμφωνα με τους όρους που ίσχυαν κατά τον χρόνο της αρχικής έγκρισης τύπου εκπομπών. Οι εθνικές αρχές απαγορεύουν την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα των συστημάτων αυτών εκτός εάν έχουν λάβει έγκριση τύπου.

4. Με ισχύ από 1ης Ιουλίου 2028, οι εθνικές αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ για κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα μόνο για νέους τύπους ελαστικών κατηγορίας C_1 που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Με ισχύ από 1ης Ιουλίου 2030, οι εθνικές αρχές απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά ελαστικών κατηγορίας C_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και απαγορεύουν την ταξινόμηση νέων οχημάτων εξοπλισμένων με ελαστικά κατηγορίας C_1, εάν τα εν λόγω ελαστικά δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Τα ελαστικά κατηγορίας C_1 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό μπορούν να εξακολουθήσουν να διατίθενται στην αγορά έως τις 30 Ιουνίου 2032.

5. Με ισχύ από 1ης Απριλίου 2030, οι εθνικές αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ για κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα μόνο για νέους τύπους ελαστικών κατηγορίας C_2 που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Με ισχύ από 1ης Απριλίου 2032, οι εθνικές αρχές απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά ελαστικών κατηγορίας C_2 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και απαγορεύουν την ταξινόμηση νέων οχημάτων εξοπλισμένων με ελαστικά κατηγορίας C_2, όταν τα εν λόγω ελαστικά δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Τα ελαστικά κατηγορίας C_2 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό μπορούν να εξακολουθήσουν να διατίθενται στην αγορά έως τις 31 Μαρτίου 2034.

6. Με ισχύ από 1ης Απριλίου 2032, οι εθνικές αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ για κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα μόνο για νέους τύπους ελαστικών κατηγορίας C_3 που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Με ισχύ από 1ης Απριλίου 2034, οι εθνικές αρχές απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά ελαστικών κατηγορίας C_3 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και απαγορεύουν την ταξινόμηση νέων οχημάτων εξοπλισμένων με ελαστικά κατηγορίας C_3, όταν τα εν λόγω ελαστικά δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

Τα ελαστικά κατηγορίας C_3 που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό μπορούν να εξακολουθήσουν να διατίθενται στην αγορά έως τις 31 Μαρτίου 2036.

Άρθρο 12

Λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης

1. Οι οικονομικοί φορείς και οι ανεξάρτητοι φορείς δεν προβαίνουν σε παραποίηση των οχημάτων και των συστημάτων τους.

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 καυσαερίων και συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου και εάν τα οχήματα μπορούν να υποστούν παραποίηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Άρθρο 13

Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών από την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη

1. Έλεγχοι συμμόρφωσης εν χρήσει και εποπτείας της αγοράς, όπως καθορίζονται στους πίνακες 2, 4, 6, 8, 10 και 12 του παραρτήματος V του παρόντος κανονισμού, διενεργούνται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και μπορούν να διενεργούνται από αναγνωρισμένα τρίτα μέρη σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 10 του εν λόγω κανονισμού, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των οχημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων με τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι κατασκευαστές θέτουν στη διάθεση της Επιτροπής και των αναγνωρισμένων τρίτων μερών τα δεδομένα που απαιτούνται για τη διενέργεια των ελέγχων αυτών σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5 και το άρθρο 13 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ

Άρθρο 14

Διαδικασίες και δοκιμές

1. Οι διαδικασίες για την έγκριση τύπου εκπομπών περιλαμβάνουν δοκιμές και ελέγχους κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα V καθώς και όλες τις διοικητικές διαδικασίες και απαιτήσεις τεκμηρίωσης. Για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V, κατά περίπτωση, οι κατασκευαστές υποβάλλουν δήλωση συμμόρφωσης στην αρχή έγκρισης.

2. Οι δοκιμές για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού διενεργούνται από τους κατασκευαστές και τις εθνικές αρχές, όπως ορίζεται στο παράρτημα V. Δοκιμές απόδειξης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού μπορούν να διενεργούνται από την Επιτροπή και από αναγνωρισμένα τρίτα μέρη, όπως ορίζεται στο παράρτημα V. Όταν μια δοκιμή χαρακτηρίζεται ως προαιρετική στους πίνακες 1, 3, 5, 7, 9 και 11 του παραρτήματος V, η αρχή έγκρισης μπορεί να ζητήσει να διενεργηθεί η συγκεκριμένη δοκιμή.

Οι δοκιμές που ορίζονται στους πίνακες 1, 3, 5, 7, 9 και 11 του παραρτήματος V πρόκειται να διενεργούνται από τους κατασκευαστές. Οι δοκιμές που ορίζονται στους πίνακες 2, 4, 6, 8, 10 και 12 του παραρτήματος V πρόκειται να διενεργούνται από τις εθνικές αρχές, την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη.

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν διαδικασίες και μεθοδολογίες δοκιμών, διοικητικές διατάξεις, τις διαδικασίες και τις μεθοδολογίες για την τροποποίηση και την επέκταση των εγκρίσεων τύπου εκπομπών και για την πρόσβαση σε δεδομένα, απαιτήσεις τεκμηρίωσης και υποδείγματα για την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει και την εποπτεία της αγοράς, για όλα τα ακόλουθα:

α) τύπους οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1·

β) τύπους οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3·

γ) κινητήρες που χρησιμοποιούνται σε τύπους οχημάτων των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3·

δ) συστήματα OBM και OBD·

ε) σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για υπέρβαση εκπομπών·

στ) σύστημα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου·

ζ) συστήματα κατά της παραποίησης, ασφαλείας και κυβερνοασφάλειας·

η) συστήματα αντικατάστασης για τον έλεγχο των ρύπων και τα μέρη τους·

θ) τύπους συστημάτων πέδησης και τα ανταλλακτικά τους όσον αφορά τις εκπομπές σωματιδίων·

ι) ελαστικά κατηγοριών C_1, C_2 και C_3 όσον αφορά τη φθορά των ελαστικών·

ια) άλλους τύπους κατασκευαστικών στοιχείων και τα ανταλλακτικά τους·

ιβ) προσδιορισμό εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, ηλεκτρικής αυτονομίας και ισχύος για οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1, διατάξεις για OBFCM·

ιγ) προσδιορισμό εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, ηλεκτρικής αυτονομίας και ισχύος για οχήματα κατηγορίας M_2, M_3, N_2 και N_3, ενεργειακή απόδοση ρυμουλκούμενων κατηγοριών O_3 και O_4, διατάξεις για OBFCM.

4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση εν χρήσει, τη συμμόρφωση της παραγωγής και την εποπτεία της αγοράς, προκειμένου να καθορίσει τα ακόλουθα:

α) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών καυσαερίων στο εργαστήριο και επί οδού σε συνθήκες συνήθους χρήσης κατά την οδήγηση σε πραγματικές συνθήκες και τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών για την επαλήθευση των εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης·

β) τις μεθόδους για τον προσδιορισμό των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, της αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, της ηλεκτρικής αυτονομίας και της ισχύος ενός μηχανοκίνητου οχήματος·

γ) τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές για τους δείκτες αλλαγής ταχύτητας·

δ) τις μεθόδους προσδιορισμού της ενεργειακής απόδοσης ρυμουλκουμένων κατηγοριών O_3 και O_4·

ε) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών στροφαλοθαλάμου·

στ) τις μεθόδους μέτρησης των εξατμιστικών εκπομπών·

ζ) τις μεθόδους μέτρησης των εκπομπών σωματιδίων πέδησης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, των εκπομπών σωματιδίων πέδησης σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και πέδησης με ανάκτηση ενέργειας·

η) τις μεθόδους μέτρησης της φθοράς των ελαστικών·

θ) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τη μακροβιότητα της μπαταρίας·

ι) τις μεθόδους, τις απαιτήσεις και τις δοκιμές, συμπεριλαμβανομένων των κατώτατων ορίων συμμόρφωσης, για τη διασφάλιση των επιδόσεων των διατάξεων OBFCM, των συστημάτων OBD και OBM και των αισθητήρων τέτοιων διατάξεων και συστημάτων, καθώς και της εκτός του οχήματος κοινοποίησης των δεδομένων που καταγράφονται από διατάξεις και συστήματα αυτού του είδους·

ια) τα χαρακτηριστικά και τις επιδόσεις των συστημάτων προειδοποίησης του οδηγού και των μεθόδων προτροπής καθώς και τις μεθόδους αξιολόγησης της λειτουργίας τους·

ιβ) τις μεθόδους για την αξιολόγηση της λειτουργίας, της αποτελεσματικότητας, της αναγέννησης και της ανθεκτικότητας των αρχικών συστημάτων και των συστημάτων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης·

ιγ) τις μεθόδους για τη διασφάλιση και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης το άρθρο 4 παράγραφος 5, συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας για την ανάλυση τρωτότητας και την προστασία από παραποιήσεις·

ιδ) τις μεθόδους αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών που εφαρμόζονται σε οχήματα κατασκευασμένα από κατασκευαστές με μικρό και πολύ μικρό όγκο παραγωγής, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 και τις διαδικασίες δοκιμών για τα εν λόγω οχήματα·

ιε) τις μεθόδους αξιολόγησης της λειτουργίας των τύπων οχημάτων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τους χαρακτηρισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 5·

ιστ) τους ελέγχους συμμόρφωσης με το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 και τις διαδικασίες δοκιμής για οχήματα πολλαπλών σταδίων·

ιζ) τις απαιτήσεις επιδόσεων για τον εξοπλισμό δοκιμής·

ιη) τις προδιαγραφές των καυσίμων αναφοράς που χρησιμοποιούνται για δοκιμές·

ιθ) τις μεθόδους για τον προσδιορισμό της απουσίας διατάξεων αναστολής και στρατηγικών αναστολής·

κ) τον μορφότυπο, τα δεδομένα και τις μεθόδους επικοινωνίας εκτός του οχήματος όσον αφορά το EVP, καθώς και τις μεθόδους για την επί του οχήματος εμφάνιση περιβαλλοντικών δεδομένων σχετικά με τον τύπο του οχήματος και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του μεμονωμένου οχήματος·

κα) τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης για την έγκριση τύπου εκπομπών, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη συμμόρφωση εν χρήσει και την εποπτεία της αγοράς·

κβ) τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, κατά περίπτωση.

5. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2.

6. Κάθε εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στις παραγράφους 3 και 4 καλύπτει ένα ή περισσότερα από τα σημεία που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία α) έως ιγ), σε συνδυασμό με ένα ή περισσότερα από τα σημεία που αναφέρονται στην παράγραφο 4 στοιχεία α) έως κβ).

7. Για τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά τις κατηγορίες M_1 και N_1, οι μέθοδοι μέτρησης των εκπομπών ρύπων καυσαερίων και των εξατμιστικών εκπομπών αντικατοπτρίζουν εκείνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151, όπως ίσχυαν κατά τη στιγμή έκδοσης της σχετικής εκτελεστικής πράξης.

8. Έως τις 29 Μαΐου 2025 η Επιτροπή εκδίδει, για τα οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 3, στοιχείο α), τις ακόλουθες εκτελεστικές πράξεις:

α) όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία α), ε), στ), ια), ιζ), ιη), ιθ), κ), κα) και κβ)·

β) όσον αφορά τις μεθόδους προσδιορισμού των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, της αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, της ηλεκτρικής αυτονομίας, της ισχύος του οχήματος, καθώς και των επιδόσεων των διατάξεων OBFCM, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία β), γ) και ι)·

γ) όσον αφορά τα συστήματα OBM και OBD, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία ι) και ια).

9. Έως τις 29 Νοεμβρίου 2026, η Επιτροπή εκδίδει, για τα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3, στοιχεία β) και γ) αντίστοιχα, και τους κινητήρες τους, καθώς και για τα ρυμουλκούμενα κατηγοριών O_3 και O_4, τις ακόλουθες εκτελεστικές πράξεις:

α) όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία α), ε), ια), ιζ), ιη), ιθ), κ), κα) και κβ)·

β) όσον αφορά τις μεθόδους προσδιορισμού των εκπομπών CO_2, της κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, της αυτονομίας μηδενικών εκπομπών, της ηλεκτρικής αυτονομίας, της ισχύος του οχήματος, καθώς και των επιδόσεων των διατάξεων OBFCM, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία β), δ) και ι)·

γ) όσον αφορά τα συστήματα OBM και OBD, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία ι) και ια).

Άρθρο 15

Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνική πρόοδος με σκοπό να τροποποιηθεί ο παρών κανονισμός ως εξής:

α) τροποποιείται το άρθρο 5 με τη θέσπιση πρόσθετων επιλογών και χαρακτηρισμών που βασίζονται σε καινοτόμες τεχνολογίες για τους κατασκευαστές·

β) καθορίζονται ειδικοί κανόνες για κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 8 παράγραφος 6·

γ) καθορίζονται, κατά περίπτωση, όρια εκπομπών για τη φορμαλδεΰδη από τα οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 στον πίνακα 2 του παραρτήματος I, εν συνεχεία και βάσει της επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 6·

δ) τροποποιείται ο πίνακας 2 του παραρτήματος III, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή οχημάτων «Euro 7»·

ε) τροποποιούνται οι πίνακες 4 και 5 του παραρτήματος III, όσον αφορά τις συνθήκες δοκιμής, με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή φρένων ή ελαστικών «Euro 7»·

στ) καθορίζονται πολλαπλασιαστές ανθεκτικότητας στον πίνακα 2 του παραρτήματος IV με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται κατά τη δοκιμή εκπομπών καυσίμων των οχημάτων κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 και έκθεση σχετικά με την ανθεκτικότητα των βαρέων οχημάτων που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3·

ζ) τροποποιείται το παράρτημα V, όσον αφορά την εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών και των δηλώσεων.

2. Όταν έχει εγκριθεί πρόταση για κανονισμό του ΟΗΕ, πρόταση για παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό ή τροποποίηση κανονισμού του ΟΗΕ ή παγκόσμιου τεχνικού κανονισμού, και χωρίς περιττή χρονοτριβή μετά την εν λόγω έγκριση, ή με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλονται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σύμφωνα με τα άρθρα 18 παράγραφοι 4 και 5, η Επιτροπή, έχοντας λάβει υπόψη την τεχνική πρόοδο, κατά περίπτωση, εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16, για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού ως εξής:

α) καθορίζονται όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης στο παράρτημα I σύμφωνα με τις τεχνολογίες αιχμής και, κατά περίπτωση, με αναφορά στις εργασίες του Παγκόσμιου Φόρουμ των Ηνωμένων Εθνών για την Εναρμόνιση των Κανονισμών για τα Οχήματα (WP.29 του ΟΗΕ), συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της τροποποίησης των πινάκων 5, 6, 7 και 8 του παραρτήματος I, αντίστοιχα, με την πρόβλεψη διαφορετικών ορίων ή κριτηρίων ανάλογα με τις κατηγορίες οχημάτων και τις τεχνολογίες συστημάτων μετάδοσης ισχύος·

β) καθορίζονται όρια φθοράς για τους τύπους ελαστικών στο παράρτημα I, με αναφορά στις εργασίες του WP.29 του ΟΗΕ·

γ) καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων των μπαταριών που καθορίζονται στο παράρτημα II, σύμφωνα με τις τεχνολογίες αιχμής και την αρχιτεκτονική των μπαταριών, καθώς και την εφαρμογή τους, ιδίως σε μικρά οχήματα, και λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια όπως τα διανυθέντα χιλιόμετρα και οι περίοδοι διάρκειας ζωής για όλες τις κατηγορίες οχημάτων σε σχέση με τις επιδόσεις της μπαταρίας.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 16 για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό ορίων φθοράς για τύπους ελαστικών που αναφέρονται στο παράρτημα I, όταν το WP.29 του ΟΗΕ δεν έχει εγκρίνει ενιαίες διατάξεις εντός της οικείας προθεσμίας που καθορίζεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, σύμφωνα και, κατά περίπτωση, με αναφορά στις εργασίες του WP.29 του ΟΗΕ, και λαμβάνοντας υπόψη την τεχνολογική πρόοδο, έως την 1η Ιουλίου 2027 για ελαστικά κατηγορίας C_1, έως την 1η Απριλίου 2029 για ελαστικά κατηγορίας C_2 και έως την 1η Απριλίου 2031 για ελαστικά κατηγορίας C_3.

3. Εάν το WP.29 του ΟΗΕ δεν έχει εγκρίνει ενιαίες διατάξεις έως την 1η Ιουλίου 2026 για ελαστικά κατηγορίας C_1, έως την 1η Απριλίου 2028 για ελαστικά κατηγορίας C_2 και έως την 1η Απριλίου 2030 για ελαστικά κατηγορίας C_3, η Επιτροπή αναπτύσσει μέθοδο για τη μέτρηση της φθοράς των ελαστικών και καθορίζει όρια φθοράς για τα ελαστικά με βάση τις υφιστάμενες πλέον σύγχρονες μεθόδους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 28 Μαΐου 2024. 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 ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 ή 2 τίθεται σε ισχύ μόνον 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.

Άρθρο 17

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή καλούμενη «Τεχνική Επιτροπή — Μηχανοκίνητα Οχήματα» (ΤΕΜΟ). Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 18

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2030, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή 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.

3. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης των επιδόσεων ανθεκτικότητας των βαρέων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές.

4. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση για τη μακροβιότητα των μπαταριών στην οποία εξετάζονται οι πλέον σύγχρονες τεχνολογίες, ως βάση για την επανεξέταση των ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων, ενόψει της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

Με την εν λόγω έκθεση αξιολογείται, μεταξύ άλλων, η σκοπιμότητα του καθορισμού ελάχιστων απαιτήσεων επιδόσεων για οχήματα ηλικίας τουλάχιστον 10 έτη ή που έχουν διανύσει τουλάχιστον 200 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο.

5. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τις εκπομπές σωματιδίων πέδησης με την οποία επανεξετάζονται οι μέθοδοι μέτρησης και οι πλέον σύγχρονες τεχνολογίες, ενόψει της έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α), στο επίπεδο των ορίων εκπομπών δεύτερου σταδίου που καθορίζονται στους πίνακες 5, 6, 7 και 8 του παραρτήματος Ι.

6. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή προβαίνει σε επανεξέταση της σκοπιμότητας του καθορισμού συγκεκριμένου ορίου για τις εκπομπές φορμαλδεΰδης όσον αφορά τα οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, με βάση την αναμενόμενη χρήση καυσίμων που ενδέχεται να οδηγήσει σε αύξηση των εκπομπών φορμαλδεΰδης και ενόψει της πιθανής έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 19

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858

Το άρθρο 84 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

1) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων από οικονομικούς φορείς, ανεξάρτητους φορείς και τεχνικές υπηρεσίες του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Ιδίως, οι εν λόγω κυρώσεις είναι αναλογικές ως προς τη σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης και ως προς τον αριθμό των μη συμμορφούμενων οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που έχουν διατεθεί στην αγορά του οικείου κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.».

2) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Πέραν των ειδών παραβιάσεων που ορίζονται στην παράγραφο 2, τα είδη παραβιάσεων που διαπράττονται από οικονομικούς φορείς και που υπόκεινται επίσης σε κυρώσεις είναι τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) άρνηση παροχής πρόσβασης σε πληροφορίες·

β) διάθεση στην αγορά οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που υπόκεινται σε έγκριση χωρίς αυτή να έχει χορηγηθεί ή παραποίηση εγγράφων, πιστοποιητικών συμμόρφωσης, πινακίδων προβλεπόμενων από τον νόμο ή σημάτων έγκρισης με την πρόθεση αυτή·

γ) παραποίηση του οχήματος και των συστημάτων του.».

3) Παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3α . Πέραν των ειδών παραβιάσεων που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3, τα είδη παραβιάσεων που διαπράττονται από κατασκευαστές και που υπόκεινται επίσης σε κυρώσεις είναι τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) παραποίηση των αποτελεσμάτων δοκιμών για τη συμμόρφωση εν χρήσει στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου εκπομπών·

β) σχεδιασμός, κατασκευή και συναρμολόγηση οχημάτων με διατάξεις αναστολής ή στρατηγικές αναστολής που κάνουν ένα μη συμμορφούμενο όχημα να φαίνεται ότι συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό·

γ) σχεδιασμός, κατασκευή και συναρμολόγηση οχημάτων των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 και N_3 χωρίς τα απαιτούμενα συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για υπερβολικές εκπομπές καυσαερίων ή συστήματα προειδοποίησης του οδηγού για χαμηλή στάθμη αντιδραστηρίου.

3β. Τα είδη παραβιάσεων που διαπράττονται από ανεξάρτητους φορείς και που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν τουλάχιστον την παραποίηση του οχήματος και των συστημάτων του.».

Άρθρο 20

Κατάργηση

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2030.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2031.

Οι παραπομπές στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και ερμηνεύονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

2. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 καταργείται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2030.

Οι κανονισμοί (ΕΕ) αριθ. 582/2011 και (ΕΕ) 2017/2400, καθώς και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1362 καταργούνται με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2031.

Άρθρο 21

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από τις 29 Νοεμβρίου 2026 για νέους τύπους οχημάτων κατηγοριών M_1 και N_1 και για κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για οχήματα κατηγοριών M_1 ή N_1 που έχουν λάβει έγκριση τύπου δυνάμει του παρόντος κανονισμού και από τις 29 Νοεμβρίου 2027 για νέα οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1 και κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα.

Εφαρμόζεται από τις 29 Μαΐου 2028 για νέους τύπους οχημάτων κατηγοριών M_2, M_3, N_2 , N_3, O_3 ή O_4 που έχουν λάβει έγκριση τύπου δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 ή N_3, O_3 ή O_4 που έχουν λάβει έγκριση τύπου δυνάμει του παρόντος κανονισμού και από τις 29 Μαΐου 2029 για νέα οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 και O_4 και κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες για τα εν λόγω οχήματα.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2028 για νέους τύπους ελαστικών κατηγορίας C_1, από την 1η Απριλίου 2030 για νέους τύπους ελαστικών κατηγορίας C_2 και από την 1η Απριλίου 2032 για νέους τύπους ελαστικών κατηγορίας C_3.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2030 για οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής και από την 1η Ιουλίου 2031 για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 που κατασκευάζονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής.

Ωστόσο, το άρθρο 11 παράγραφος 3 εφαρμόζεται από τις 28 Μαΐου 2024.

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

Στρασβούργο, 24 Απριλίου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
R. METSOLA	M. MICHEL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ EURO 7

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

		Μάζα σε τάξη πορείας (MRO) (kg)	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)		Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)		Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO_x)		Συνδυασμένη μάζα συνολικών υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (THC + NO_x)		Μάζα σωματιδιακής ύλης (PM)		Αριθμός σωματιδίων (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (mg/km)	
Κατηγορία	Κλάση		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I	MRO ≤ 1280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II	1 280 < MRO ≤ 1 735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III	1 735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Σημείωση: PI = θετική ανάφλεξη
CI = ανάφλεξη με συμπίεση

Πίνακας 2: Όρια εκπομπών καυσαερίων Euro 7 για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 με κινητήρα εσωτερικής καύσης και για 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	—
PN_{10} σε #	6×10^{11}	9×10^{11}
CO σε mg	1 500	1 950
NMOG σε mg	80	105
NH_3 σε mg	60	85
CH_4 σε mg	500	650
N_2O σε mg	200	260

Σημείωση: PI = θετική ανάφλεξη
CI = ανάφλεξη με συμπίεση

Πίνακας 3: Όρια εξατμιστικών εκπομπών Euro 7 για βενζινοκίνητα οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1

Μάζα εξατμιστικών εκπομπών (g/δοκιμή)
1,5

Πίνακας 4: Όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, με τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος

Όρια εκπομπών σε mg/km ανά όχημα	Οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1, εξαιρουμένων των οχημάτων κατηγορίας N_1, κλάσης III (*)				
Τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος	Όχημα PEV	Όχημα OVC-HEV	Όχημα NOVC-HEV	Όχημα FCV/FCHV	Όχημα ICEV
Εκπομπές σωματιδίων πέδησης (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) Για οχήματα κατηγορίας N_1, κλάση III, τα εφαρμοστέα όρια είναι τα ακόλουθα: Όχημα PEV 5 mg/km· Οχήματα OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV/ και ICEV 11 mg/km.

Πίνακας 5: Όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2030 σε συνέχεια της επανεξέτασης που προσδιορίζεται στο άρθρο 18 παράγραφος 5, με τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος (οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1)

Όρια εκπομπών	Οχήματα M_1 και N_1				
Τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος	Όχημα PEV	Όχημα OVC-HEV	Όχημα NOVC-HEV	Όχημα FCV/FCHV	Όχημα ICEV
Εκπομπές σωματιδίων πέδησης (PM_{10})					
Εκπομπές αριθμού σωματιδίων πέδησης (PN)					

Πίνακας 6: Όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2030 σε συνέχεια της επανεξέτασης που προσδιορίζεται στο άρθρο 18 παράγραφος 5, με τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος (οχήματα κατηγοριών M_2 και N_2)

Όρια εκπομπών	Οχήματα κατηγοριών M_2 και N_2				
Τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος	Όχημα PEV	Όχημα OVC-HEV	Όχημα NOVC-HEV	Όχημα FCV/FCHV	Όχημα ICEV
Εκπομπές σωματιδίων πέδησης (PM_{10})					
Εκπομπές αριθμού σωματιδίων πέδησης (PN)					

Πίνακας 7: Όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034 σε συνέχεια της επανεξέτασης που προσδιορίζεται στο άρθρο 18 παράγραφος 5, με τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος (οχήματα κατηγοριών M_3 και N_3)

Όρια εκπομπών	Οχήματα κατηγοριών M_3 και N_3				
Τεχνολογία συστήματος μετάδοσης ισχύος	Όχημα PEV	Όχημα OVC-HEV	Όχημα NOVC-HEV	Όχημα FCV/FCHV	Όχημα ICEV
Εκπομπές σωματιδίων πέδησης (PM_{10})					
Εκπομπές αριθμού σωματιδίων πέδησης (PN)					

Πίνακας 8: Όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης Euro 7 σε πρότυπο κύκλο οδήγησης που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2035 για όλες τις τεχνολογίες συστήματος μετάδοσης ισχύος, ανά κατηγορία οχήματος

Όρια εκπομπών	Οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1	Οχήματα κατηγοριών M_2 και M_3	Οχήματα κατηγοριών N_2 και N_3
Εκπομπές σωματιδίων πέδησης (PM_{10})	3 mg/km ανά όχημα		
Εκπομπές αριθμού σωματιδίων πέδησης (PN)			

Πίνακας 9: Όρια φθοράς ελαστικών Euro 7

Όρια φθοράς ελαστικών	Ελαστικά κατηγορίας C_1	Ελαστικά κατηγορίας C_2	Ελαστικά κατηγορίας C_3
Συνήθη ελαστικά			
Ελαστικά χιονιού			
Ελαστικά ειδικής χρήσης			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

EURO 7 ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΑΚΡΟΒΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΑΣ

Πίνακας 1: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων κατηγορίας 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 στα 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής (*)
Όχημα OVC-HEV	80 %	72 %	
Όχημα PEV	80 %	72 %	

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 στα 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής (*)
Όχημα OVC-HEV			
Όχημα PEV			

(*) Όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα IV.

Πίνακας 2: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων κατηγορίας 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 στα 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής (*)
Όχημα OVC-HEV	75 %	67 %	
Όχημα PEV	75 %	67 %	

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 στα 160 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Οχήματα έως την πρόσθετη διάρκεια ζωής (*)
Όχημα OVC-HEV			
Όχημα PEV			

(*) Όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα IV.

Πίνακας 3: Euro 7 Ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων (MPR) για τη μακροβιότητα της μπαταρίας οχημάτων κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3

MPR με βάση την ενέργεια μπαταρίας	Οχήματα κατά την κύρια διάρκεια ζωής (*)	Οχήματα σε πρόσθετη διάρκεια ζωής (*)
Όχημα OVC-HEV		
Όχημα PEV		

(*) Όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα IV

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

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

Εκπομπές καυσαερίων με εργαστηριακή μέτρηση	Εκπομπές σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης (RDE)
Για όλες τις δοκιμές εκπομπών καυσαερίων που διεξάγονται με τη χρήση του κύκλου δοκιμής δυναμομετρικής εξέδρας στο πλαίσιο της παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP), εφαρμόζεται ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 154 (*). Εφαρμόζονται οι διατάξεις για το επίπεδο 1A (WLTP 4 φάσεων).	Για τις δοκιμές εκπομπών RDE που διεξάγονται επί της οδού, εφαρμόζεται ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 168 (**), ενώ η αξιολόγηση των εκπομπών εκπληρώνεται σε σχέση με την WLTP 4 φάσεων.

(*) Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 154 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και εμπορικών οχημάτων όσον αφορά τα κριτήρια εκπομπών, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμου ή/και τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής εμβέλειας (WLTP),σειρά τροποποιήσεων 02).

(**) Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 168, αρχική έκδοση.

Πίνακας 2: Συνθήκες για τη δοκιμή συμμόρφωσης των οχημάτων κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 με τα όρια εκπομπών καυσαερίων με οποιοδήποτε καύσιμο και λιπαντικό του εμπορίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν εκδοθεί από τον κατασκευαστή

Εκπομπές καυσαερίων με εργαστηριακή μέτρηση	Εκπομπές σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης (RDE)
Για όλες τις δοκιμές εκπομπών καυσαερίων που διεξάγονται σε κλίνη δοκιμών κινητήρα με χρήση των κύκλων δοκιμής WHTC/WHSC, εφαρμόζεται το παράρτημα 4 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 49 (*).	Το παράρτημα 8 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 49 εφαρμόζεται με τις ακόλουθες προσαρμογές: i) το σημείο A.1.4.2.2.2.1. του προσαρτήματος 1 στο παράρτημα 8 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 49 διαβάζεται ως ακολούθως: «Έγκυρα είναι τα παράθυρα των οποίων η μέση ισχύς υπερβαίνει το όριο ισχύος που είναι το 6 % της μέγιστης ισχύος του κινητήρα» ii) σε σχέση με τον συντελεστή συμμόρφωσης (CF) του παραρτήματος 8 σημείο 6.3 πίνακας 2 του κανονισμού ΟΗΕ αριθ. 49, η τιμή που ισούται με 1,0 χρησιμοποιείται για όλους τους ρύπους· τα εφαρμοστέα όρια είναι τα όρια εκπομπών RDE του παραρτήματος I πίνακας 2 του παρόντος κανονισμού.

(*) Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 49, σειρά τροποποιήσεων 07.

Πίνακας 3: Συνθήκες για τη δοκιμή συμμόρφωσης με τα όρια εξατμιστικών εκπομπών

	Συνθήκες δοκιμών
Δοκιμή SHED εξατμιστικών εκπομπών (*)	Εφαρμόζεται ο κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 154, επίπεδο 1A (WLTP 4 φάσεων) (**).

(*) SHED: Δοκιμή σφραγισμένου χώρου για τον προσδιορισμό των εξατμιστικών εκπομπών.
(**) Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 154, σειρά τροποποιήσεων 02.

Πίνακας 4: Συνθήκες για τη δοκιμή συμμόρφωσης με τα όρια εκπομπών σωματιδίων πέδησης

	Οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1	Οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3
Δοκιμή εκπομπών σωματιδίων πέδησης	Δοκιμές σύμφωνα με τον παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 24 για τις εκπομπές πέδησης	

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

	Ελαστικά κατηγορίας C_1	Ελαστικά κατηγορίας C_2	Ελαστικά κατηγορίας C_3
Δοκιμή ορίων φθοράς ελαστικού	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στο WP.29 του ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στο WP.29 του ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες	Με βάση τις μεθοδολογίες δοκιμών που αναπτύχθηκαν στο WP.29 του ΟΗΕ για τη δοκιμή της φθοράς των ελαστικών σε πραγματικές συνθήκες

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΖΩΗΣ

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	M_1, N_1 και M_2	N2, N3≤16 t (*), M3≤7,5 t (*)	N3>16 t (*), M3>7,5 t (*)
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	700 000 km ή 12 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 ή 10 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο	Μετά την κύρια διάρκεια ζωής και έως 875 000 km ή 15 έτη, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο

(*) Μέγιστη μάζα.

Πίνακας 2: Εφαρμοστέοι πολλαπλασιαστές ανθεκτικότητας για την προσαρμογή των ορίων εκπομπών καυσαερίων σύμφωνα με το παράρτημα 1 κατά τη δοκιμή οχημάτων, κινητήρων και διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης κατά τη διάρκεια πρόσθετης διάρκειας ζωής

Πολλαπλασιαστές ανθεκτικότητας	M_1, N_1 και M_2	N2, N3≤16 t (*), M3≤7,5 t (*)	N3>16 t (*), M3>7,5 t (*)
Πολλαπλασιαστής ανθεκτικότητας για πρόσθετη διάρκεια ζωής	1,2 για αέριους ρύπους		

(*) Μέγιστη μάζα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΕΩΝ

Πίνακας 1: Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών και των δηλώσεων για οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1 για τους κατασκευαστές οχημάτων

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)	Απαιτούμενη δοκιμή επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλους τους ισχύοντες τύπους οχημάτων	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM, PN, CO_2, κατανάλωση καυσίμου (OBFCM), κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία (μακροβιότητα μπαταρίας) (WLTP στους 23 °C)	Απαιτούμενη δοκιμή για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου	Απαιτείται για εκπομπές καυσαερίων και OBFCM	Απαιτείται για εκπομπές καυσαερίων, OBFCM και οθόνες SOH της μακροβιότητας της μπαταρίας
Διόρθωση θερμοκρασίας περιβάλλοντος CO_2 (WLTP στους 14 °C)	Δήλωση (*)	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Δήλωση εγκατάστασης κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή δρομολόγησης προς τον σωλήνα εξαγωγής (*)	Απαιτείται	Προαιρετικά
Δοκιμή εξατμιστικών εκπομπών	Απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά
Ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Ορθή λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται
Εργαστηριακή δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές	Απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Εργαστηριακή δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας για ηλεκτρική αυτονομία	Απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Απαιτείται
Προσδιορισμός ισχύος	Απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Τεχνολογίες γεωπερίφραξης (κατά περίπτωση)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται

(*) Η αρχή έγκρισης δύναται να απαιτεί την πραγματοποίηση δοκιμής.

Πίνακας 2: Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών και των δηλώσεων για οχήματα κατηγοριών M_1 και N_1 για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (RDE)	Απαιτούμενη δοκιμή επίδειξης για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου και δήλωση συμμόρφωσης για όλα τα καύσιμα, όλα τα ωφέλιμα φορτία και όλους τους ισχύοντες τύπους οχημάτων	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM, PN, CO_2, κατανάλωση καυσίμου (OBFCM), κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία (μακροβιότητα μπαταρίας) (WLTP στους 23 °C)	Απαιτούμενη δοκιμή για όλα τα καύσιμα για τα οποία χορηγείται έγκριση τύπου	Έλεγχοι ή προαιρετικές δοκιμές	Απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Διόρθωση θερμοκρασίας περιβάλλοντος CO_2 (WLTP στους 14 °C)	Δήλωση (*)	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Δήλωση εγκατάστασης κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή δρομολόγησης προς τον σωλήνα εξαγωγής (*)	Έλεγχοι ή προαιρετικές δοκιμές	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Δοκιμή εξατμιστικών εκπομπών	Απαιτείται	Έλεγχοι ή προαιρετικές δοκιμές	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Μακροβιότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και συστήματα ελέγχου της ρύπανσης	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Εργαστηριακή δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας για εκπομπές	Απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Εργαστηριακή δοκιμή χαμηλής θερμοκρασίας για ηλεκτρική αυτονομία	Απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Προσδιορισμός ισχύος	Απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά
Τεχνολογίες γεωπερίφραξης (κατά περίπτωση)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά

(*) Η αρχή έγκρισης δύναται να απαιτεί την πραγματοποίηση δοκιμής.

Πίνακας 3: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών, δηλώσεων και άλλων απαιτήσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις της έγκρισης τύπου για οχήματα κατηγοριών 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, PN και CO_2, κατανάλωση καυσίμου (WHTC και WHSC)	Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα της σειράς εκπομπών και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς (*), (**)	Απαιτείται σε κινητήρα εκτός σειράς (***)	Δεν απαιτείται
Αέριοι ρύποι, PN σε δοκιμές επί οδού (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, σε οποιαδήποτε κατηγορία οχήματος και σε οποιοδήποτε ωφέλιμο φορτίο για όλους τους τύπους κινητήρων ανά δύο έτη (***)
Προσδιορισμός εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, μηδενικών εκπομπών και ηλεκτρικής αυτονομίας οχήματος	Άδεια χρήσης του εργαλείου προσομοίωσης VECTO, πιστοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων.	Για κατασκευαστικά στοιχεία. Έλεγχος χρήσης VECTO (τέσσερις φορές ανά έτος)	Απαιτείται
Διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Δεν απαιτείται
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Έλεγχος εγκατάστασης κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή δρομολόγησης προς τον σωλήνα εξαγωγής (**)	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών	Δήλωση (**)	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης	Δήλωση (**)	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά (***)
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται
Προσδιορισμός ισχύος	Απαιτείται (**)	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (επίπεδο σειράς OBD)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης (επίπεδο σειράς OBM)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Απαιτείται
OBFCM (μέτρηση επί του οχήματος κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και ωφέλιμου φορτίου)	Απαιτείται	Απαιτείται	Απαιτείται
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Τεχνολογίες γεωπερίφραξης (κατά περίπτωση)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται

(*) Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρα όλων των τιμών ονομαστικής ισχύος.
(**) Στην περίπτωση οχήματος με σύστημα κινητήρα εγκεκριμένου τύπου εκπομπών, ο κατασκευαστής του κινητήρα είναι υπεύθυνος για την επίδειξη της συμμόρφωσης του οχήματος στην εν λόγω δοκιμή (ο κινητήρας έχει λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα).
(***) Στην περίπτωση οχήματος με σύστημα κινητήρα εγκεκριμένου τύπου εκπομπών, ο κατασκευαστής του κινητήρα είναι υπεύθυνος για την επίδειξη της συμμόρφωσης του οχήματος στην εν λόγω δοκιμή, όταν αυτό έχει συμφωνηθεί με τον κατασκευαστή του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 9.

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

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Αέριοι ρύποι και PN σε δοκιμές επί οδού (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 (**)	(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
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM, PN και CO_2, κατανάλωση καυσίμου (WHTC και WHSC)	Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα της σειράς κινητήρων και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς (*), (**)	Απαιτείται σε κινητήρα της σειράς κινητήρων (**)	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται
Προσδιορισμός εκπομπών CO_2, κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, μηδενικών εκπομπών και ηλεκτρικής αυτονομίας οχήματος	Έκδοση άδειας χρήσης του εργαλείου προσομοίωσης VECTO· έκδοση πιστοποιητικών κατασκευαστικών στοιχείων	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Διαδικασία δοκιμής επαλήθευσης	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου	Έλεγχος εγκατάστασης κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή δρομολόγησης προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Λειτουργία των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο και των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά
Μακροβιότητα της μπαταρίας	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	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
OBFCM (μέτρηση επί του οχήματος κατανάλωσης καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και ωφέλιμου φορτίου)	Απαιτείται	Απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση (**)	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά
Τεχνολογίες γεωπερίφραξης (κατά περίπτωση)	Δήλωση και επίδειξη	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Απαιτείται	Προαιρετικά

(*) Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρων όλων των επιδόσεων.

(**) Στην περίπτωση οχήματος με σύστημα κινητήρα εγκεκριμένου τύπου εκπομπών, ο κατασκευαστής του κινητήρα είναι υπεύθυνος για την επίδειξη της συμμόρφωσης του οχήματος στην εν λόγω δοκιμή (ο κινητήρας έχει λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα).

(***) Στην περίπτωση οχήματος με σύστημα κινητήρα εγκεκριμένου τύπου εκπομπών, ο κατασκευαστής του κινητήρα είναι υπεύθυνος για την επίδειξη της συμμόρφωσης του οχήματος στην εν λόγω δοκιμή, όταν αυτό έχει συμφωνηθεί με τον κατασκευαστή του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 9.

Πίνακας 5: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών, δηλώσεων και άλλων απαιτήσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις της έγκρισης τύπου για ρυμουλκούμενα κατηγοριών O_3 και O_4 για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένων	Έκδοση άδειας χρήσης του εργαλείου προσομοίωσης VECTO· έκδοση πιστοποιητικών κατασκευαστικών στοιχείων	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Προαιρετικά

Πίνακας 6: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις της έγκρισης τύπου για ρυμουλκούμενα κατηγοριών O_3 και O_4 για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει		Δοκιμές εποπτείας της αγοράς	
Ενεργειακή απόδοση ρυμουλκουμένων	Έκδοση άδειας χρήσης του εργαλείου προσομοίωσης VECTO· έκδοση πιστοποιητικών κατασκευαστικών στοιχείων	Για κατασκευαστικά στοιχεία	Δεν απαιτείται	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά

Πίνακας 7: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις της έγκρισης τύπου κινητήρων που προορίζονται για οχήματα κατηγοριών 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, PN και CO_2 και κατανάλωση καυσίμου (WHTC και WHSC)	Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα της σειράς κινητήρων και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς (**)	Απαιτείται σε κινητήρα της σειράς κινητήρων	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα, όπως στους πίνακες 3 και 4
Αέριοι ρύποι, PN σε δοκιμές επί οδού (RDE) για κάθε τύπο καυσίμου 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	
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	Έλεγχος εγκατάστασης κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή δρομολόγησης προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται	
Ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου των 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	
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση (*)	Δεν απαιτείται	

(*) Μόνον εάν ο κατασκευαστής του κινητήρα παρέχει τα εν λόγω συστήματα μαζί με τον κινητήρα.
(**) Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρα όλων των τιμών ονομαστικής ισχύος.

Πίνακας 8: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου και τις επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου κινητήρων που προορίζονται για οχήματα κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη

Απαιτήσεις δοκιμής για κάθε καύσιμο	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	—	—
Αέριοι ρύποι, εκπομπές PM, PN και CO_2 και κατανάλωση καυσίμου (WHTC και WHSC)	Απαιτείται στον μητρικό κινητήρα και δήλωση για όλα τα μέλη της σειράς κινητήρων (**)	Έλεγχος ή προαιρετικές δοκιμές	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα, όπως στους πίνακες 3 και 4	Διενεργείται μόνο με το πλήρες όχημα, όπως στους πίνακες 3 και 4
Αέριοι ρύποι, PN σε δοκιμές επί οδού (RDE) για κάθε τύπο καυσίμου 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		
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	Έλεγχος εγκατάστασης κλειστού συστήματος στροφαλοθαλάμου ή δρομολόγησης προς τον σωλήνα εξαγωγής	Δεν απαιτείται		
Ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου των 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			
Ισχύς του κινητήρα	Απαιτείται	Δεν απαιτείται		

Απαιτήσεις δοκιμής για κάθε καύσιμο	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	—	—
Προστασία από παραποίηση, ασφάλεια και κυβερνοασφάλεια	Δήλωση και τεκμηρίωση (*)	Δεν απαιτείται		

(*) Μόνον εάν ο κατασκευαστής του κινητήρα παρέχει τα εν λόγω συστήματα μαζί με τον κινητήρα.
(**) Υποστηρίζεται από δεδομένα δοκιμών κινητήρα όλων των τιμών ονομαστικής ισχύος.

Πίνακας 9: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Επίδειξη των επιδόσεων και της ανθεκτικότητας με παλαιωμένα μέρη	Απαιτείται/Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά
Έλεγχος απαιτήσεων ανθεκτικότητας σε πραγματικές συνθήκες (δοκιμή RDE με παλαιωμένα οχήματα)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά

Πίνακας 10: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών και δηλώσεων για την έγκριση τύπου συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Επίδειξη των επιδόσεων και της ανθεκτικότητας με παλαιωμένα μέρη	Απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Προαιρετικά
Έλεγχος απαιτήσεων ανθεκτικότητας σε πραγματικές συνθήκες (δοκιμή RDE με παλαιωμένα οχήματα)	Δήλωση	Δεν απαιτείται	Προαιρετικά	Προαιρετικά	Απαιτείται	Προαιρετικά

Πίνακας 11: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών για την έγκριση τύπου συστημάτων πέδησης για τους κατασκευαστές

Απαιτήσεις δοκιμών	Δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου εκπομπών	Δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής	Δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει
Δοκιμή εκπομπών του συστήματος πέδησης στον κύκλο πέδησης WLTP	Απαιτείται	Απαιτείται	Δεν απαιτείται

Πίνακας 12: Εφαρμογή απαιτήσεων δοκιμών για την έγκριση τύπου συστημάτων πέδησης για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη

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	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη	Αρχές εποπτείας της αγοράς	Επιτροπή και αναγνωρισμένα τρίτα μέρη
Δοκιμή εκπομπών του συστήματος πέδησης στον κύκλο πέδησης WLTP	Απαιτείται	Έλεγχος ή προαιρετικές δοκιμές	Δεν απαιτείται	Προαιρετική για την επαλήθευση του ποσοστού πέδησης τριβής	Προαιρετική για την επαλήθευση του ποσοστού πέδησης τριβής	Προαιρετική για την επαλήθευση του ποσοστού πέδησης τριβής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

1. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 5 παράγραφος 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 4
Άρθρο 4 παράγραφος 4	Άρθρο 14 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 4 παράγραφος 5
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 14
Άρθρο 10	Άρθρο 10
Άρθρο 11	Άρθρο 11
Άρθρο 12	—
Άρθρο 13	Άρθρο 19
Άρθρο 14	—
Άρθρο 15	Άρθρο 17
Άρθρο 16	—
Άρθρο 17	Άρθρο 20
Άρθρο 18	Άρθρο 21
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	—

2. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 2
Άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 2 τρίτο εδάφιο	—
Άρθρο 2 τέταρτο εδάφιο	—
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 14
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 4 παράγραφος 4
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 4 παράγραφος 5
Άρθρο 5 παράγραφος 4	Άρθρο 14
Άρθρο 5α	Άρθρο 4 παράγραφος 6
Άρθρο 5β	Άρθρο 10 παράγραφοι 6 και 7
Άρθρο 5γ στοιχείο α)	Άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
Άρθρο 5γ στοιχείο β)	Άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο ι)
Άρθρο 5γ στοιχείο γ)	Άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο β)
Άρθρο 7	Άρθρο 12
Άρθρο 8	Άρθρο 10 παράγραφος 6 και άρθρο 10 παράγραφος 7
Άρθρο 9	Άρθρο 11
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11	Άρθρο 19
Άρθρο 12	—
Άρθρο 13	Άρθρο 17
Άρθρο 13α	Άρθρο 17
Άρθρο 14	—
Άρθρο 15	—
Άρθρο 16	—
Άρθρο 17	Άρθρο 20
Άρθρο 18	Άρθρο 21
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	—