ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/1840 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 31ης Οκτωβρίου 2019

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153 όσον αφορά την κοινοποίηση τιμών εκπομπών CO_2 WLTP για ορισμένες κατηγορίες καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και την προσαρμογή των δεδομένων εισόδου για το εργαλείο συσχέτισης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα ([1]), και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 9 πρώτο εδάφιο και το άρθρο 13 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) προβλέπει ότι οι στόχοι εκπομπών CO_2 για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ για το 2025 και το 2030 όσον αφορά τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα πρέπει να υπολογίζονται με βάση τις εκπομπές CO_2 που μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([3]) για νέα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν το 2020 (εφεξής «μετρηθείσες τιμές εκπομπών CO_2»).

(2) Στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής ([4]) προβλέπονται κανόνες σχετικά με τον υπολογισμό και την κοινοποίηση από τους κατασκευαστές των μετρηθεισών τιμών εκπομπών CO_2. Είναι, ωστόσο, απαραίτητο να διευκρινιστεί περαιτέρω ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να προσδιορίζονται αυτές οι τιμές, ειδικότερα όσον αφορά τα μη εξωτερικής φόρτισης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (NOVC-HEV) και τα εξωτερικής φόρτισης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (OVC-HEV).

(3) Θα πρέπει επίσης να αποσαφηνιστεί ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να προσδιορίζονται οι μετρηθείσες τιμές εκπομπών CO_2, όταν διενεργούνται περισσότερες δοκιμές εκπομπών CO_2 για τον σκοπό της έγκρισης τύπου.

(4) Η συσχέτιση των εκπομπών CO_2 NOVC-HEV και OVC-HEV θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση πραγματικές δοκιμές οχημάτων και όχι με βάση προσομοιώσεις που διενεργούνται από το εργαλείο συσχέτισης, λόγω της πολυπλοκότητας που ενέχει η προσαρμογή του εργαλείου συσχέτισης ώστε να ληφθούν υπόψη τέτοιες τεχνολογίες οχημάτων. Ωστόσο, για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική επαλήθευση των αποτελεσμάτων συσχέτισης, τα δεδομένα των τεχνικών δοκιμών που σχετίζονται με τα συγκεκριμένα οχήματα θα πρέπει να παρέχονται στην Επιτροπή με τον ίδιο τρόπο που παρέχονται για τα συμβατικά οχήματα.

(5) Συνεπώς, θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153.

(6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την αλλαγή του κλίματος,

([1]) ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 679).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 7α τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι κατασκευαστές υπολογίζουν τις εκπομπές CO_2 συνδυασμένου κύκλου ή, κατά περίπτωση, τις σταθμισμένες εκπομπές CO_2 συνδυασμένου κύκλου, οι οποίες προσδιορίζονται ως $M_{CO2,\ measured}$, για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο ταξινομηθέν το 2020 σύμφωνα με τις ακόλουθες εξισώσεις:

α) Για οχήματα με κινητήρα αμιγώς εσωτερικής καύσης:

η εξίσωση για τον υπολογισμό των $M_{CO2\text{-}ind}$ που προβλέπεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 7 παράγραφος 3.2.3.2.4 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, όταν οι όροι $M_{CO2\text{-}H}$ και $M_{CO2\text{-}L}$, για την οικεία οικογένεια παρεμβολής, αντικαθίστανται από τις τιμές $M_{CO2,C,5}$ (συνδυασμένος κύκλος) που λαμβάνονται από τις εγγραφές 2.5.1.1.3 (όχημα κατηγορίας H) και 2.5.1.2.3 (όχημα κατηγορίας L) του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ, σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα I προσάρτημα 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·

β) Για μη εξωτερικής φόρτισης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (NOVC-HEV):

η εξίσωση: $M_{CO2\text{-}measured} = M_{CO2\text{-}L,C,5} + K_{ind} \times (M_{CO2\text{-}H,C,5} - M_{CO2\text{-}L,C,5})$

Όπου

$M_{CO2\text{-}L,C,5}$ είναι η τιμή $M_{CO2,C,5}$ (συνδυασμένος κύκλος) για την οικεία οικογένεια παρεμβολής, η οποία λαμβάνεται από την εγγραφή 2.5.1.2.3 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα I προσάρτημα 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·

K_{ind} είναι ο συντελεστής παρεμβολής για το μεμονωμένο εξεταζόμενο όχημα για τον εφαρμοστέο κύκλο δοκιμής WLTP, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 παράγραφος 4.5.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151·

$M_{CO2\text{-}H,C,5}$ είναι η τιμή $M_{CO2,C,5}$ (συνδυασμένος κύκλος) για την οικεία οικογένεια παρεμβολής, η οποία λαμβάνεται από την εγγραφή 2.5.1.1.3 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα I προσάρτημα 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.

γ) Για εξωτερικής φόρτισης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (OVC-HEV):

η εξίσωση: $M_{CO2\text{-}measured} = M_{CO2\text{-}L,C,5} + K_{ind} \times (M_{CO2\text{-}H,C,5} - MCO2\text{-}L,C,5)$

Όπου

οι τιμές $M_{CO2\text{-}L,C,5}$, $M_{CO2\text{-}H,C,5}$για την οικεία οικογένεια παρεμβολής, προσδιορίζονται σύμφωνα με τον τύπο που προβλέπεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 παράγραφος 4.1.3.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151, όταν ο όρος $M_{i,CDj}$ αντικαθίσταται από την τιμή $M_{CO2,CD}$ (συνδυασμένος κύκλος) που λαμβάνεται από την εγγραφή 2.5.3.2 για όχημα κατηγορίας H και L, ανάλογα με την περίπτωση, του πιστοποιητικού τύπου έγκρισης ΕΚ και ο όρος $M_{i,CS}$ αντικαθίσταται από την τιμή $M_{CO2,C,5}$ (συνδυασμένος κύκλος) που λαμβάνεται από την εγγραφή 2.5.3.1. του πιστοποιητικού τύπου έγκρισης ΕΚ για οχήματα κατηγορίας H, L ή M, ανάλογα με την περίπτωση·

K_{ind} είναι ο συντελεστής παρεμβολής για το μεμονωμένο εξεταζόμενο όχημα για τον εφαρμοστέο κύκλο δοκιμής WLTP, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 παράγραφος 4.5.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Όταν στις εγγραφές 2.5.1.1.3., 2.5.1.2.3., 2.5.3.1 ή 2.5.3.2. ενός πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ είναι καταχωρισμένες περισσότερες από μία τιμές μέτρησης, οι τιμές $M_{CO2,C,5}$ ή $M_{CO2,CD}$ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 προσδιορίζονται, για τον σκοπό της παρούσας διάταξης, ως εξής:

α) στην περίπτωση μίας μέτρησης: η συνδυασμένη τιμή που έχει καταχωριστεί για τη δοκιμή 1·

β) στην περίπτωση δύο μετρήσεων: ο μέσος όρος των δύο συνδυασμένων τιμών που έχουν καταχωριστεί για τις δοκιμές 1 και 2·

γ) στην περίπτωση τριών μετρήσεων: ο μέσος όρος των τριών συνδυασμένων τιμών που έχουν καταχωριστεί για τις δοκιμές 1, 2 και 3.»·

2) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2.1, η τελευταία περίοδος της δεύτερης παραγράφου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όσον αφορά τα μη εξωτερικής φόρτισης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (NOVC-HEV) και τα εξωτερικής φόρτισης υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (OVC-HEV), οι τιμές NEDC CO_2 που πρέπει να χρησιμοποιούνται ως τιμές αναφοράς για τον σκοπό του τμήματος 3 προσδιορίζονται μέσω πραγματικών δοκιμών οχημάτων και όχι μέσω προσομοιώσεων του εργαλείου συσχέτισης. Οι πραγματικές μετρήσεις διενεργούνται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις που αφορούν τις πραγματικές δοκιμές οχημάτων, όπως προβλέπονται στο παρόν παράρτημα. Τα δεδομένα εισόδου για τις πραγματικές δοκιμές οχημάτων προσδιορίζονται και υποβάλλονται στην αρχή έγκρισης τύπου ή, κατά περίπτωση, στην τεχνική υπηρεσία, σύμφωνα με το σημείο 2.4»·

β) στο σημείο 2.2α, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Η διόρθωση των αποτελεσμάτων των δοκιμών WLTP για τη μάζα εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 6 προσάρτημα 2 και υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 εφαρμόζεται σε όλα αυτά τα αποτελέσματα δοκιμών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παραρτήματος XXI υποπαράρτημα 6 προσάρτημα 2 παράγραφος 3.4.4 στοιχείο α) και υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 παράγραφος 1.1.4 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού·»·

γ) στο σημείο 2.4, ο πίνακας 1 τροποποιείται ως εξής:

i) στην εγγραφή 24, το κείμενο στη δεύτερη στήλη με τίτλο «Παράμετροι εισόδου για το εργαλείο συσχέτισης» αντικαθίσταται από τις λέξεις «Χωρητικότητα συσσωρευτή λειτουργίας»·

ii) οι εγγραφές 38 έως 41 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«38	Τιμή CO_2 WLTP φάσης 1 (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV)	gCO_2/km	προσάρτημα 8α εγγραφή 2.1.1.2.1. Παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	*Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή $M_{CO2,p,1}$ χαμηλής φάσης*
39	Τιμή CO_2 WLTP φάσης 2 (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV)	gCO_2/km	Ομοίως	*Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή $M_{CO2,p,1}$ μεσαίας φάσης*
40	Τιμή CO_2 WLTP φάσης 3 (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV)	gCO_2/km	Ομοίως	*Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή $M_{CO2,p,1}$ υψηλής φάσης*
41	Τιμή CO_2 WLTP φάσης 4 (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV)	gCO_2/km	Ομοίως	*Μη διορθωμένη μετρηθείσα τιμή $M_{CO2,p,1}$ εξαιρετικά υψηλής φάσης*»

iii) στην εγγραφή 60, το κείμενο στη δεύτερη στήλη με τίτλο «Παράμετροι εισόδου για το εργαλείο συσχέτισης» αντικαθίσταται από τις λέξεις «Ρεύμα εναλλάκτη WLTP [μετατροπέας εναλλασσόμενου/συνεχούς ρεύματος (DC/DC) – πλευρά χαμηλής τάσης - σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV)»·

iv) στην εγγραφή 61, το κείμενο στη δεύτερη στήλη με τίτλο «Παράμετροι εισόδου για το εργαλείο συσχέτισης» αντικαθίσταται από τις λέξεις «ρεύμα συσσωρευτή λειτουργίας»·

v) η εγγραφή 75 απαλείφεται·

vi) η εγγραφή 77 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«77	Διορθωμένη μέτρηση CO_2 WLTP (τιμή σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης σε περίπτωση NOVC και OVC-HEV) για όχημα κατηγορίας H και/ή L	g/km	Παράρτημα I προσάρτημα 8α εγγραφή 2.1.1.2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	*Μετρηθείσα τιμή εκπομπών CO_2 σε συνδυασμένο κύκλο για όχημα κατηγορίας H και L ύστερα από όλες τις εφαρμοστέες διορθώσεις, $M_{CO2,C,5}$. Στην περίπτωση των δοκιμών WLTP 2 και 3 παρέχονται όλα τα αποτελέσματα των μετρήσεων (εξαιρουμένων των NOVC και OVC-HEV, για τα οποία παρέχεται μόνο η τελική τιμή έγκρισης τύπου).*»

vii) προστίθενται οι ακόλουθες εγγραφές 79 έως 101:

«79	Αποτελέσματα CO_2 WLTP σε κατάσταση εξάντλησης φόρτισης (συνδυασμένος κύκλος)	gCO_2/km	Παράρτημα I προσάρτημα 4 εγγραφή 2.5.3.2. του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Εκπομπές μάζας CO_2 (συνδυασμένος κύκλος) σε κατάσταση εξάντλησης φόρτισης $M_{CO2,CD}$ (μέσες τιμές στην περίπτωση των δοκιμών 2 και 3) για τη δοκιμή τύπου I, όπως υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 παράγραφος 4.1.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 (μόνο OVC-HEV)
80	Εκπομπή CO_2 WLTP (συνδυασμένος κύκλος), σταθμισμένη βάσει συντελεστή χρηστικότητας (μετρηθείσα)	gCO_2/km	Υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 παράγραφος 4.1.3.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Υπολογισμένα σταθμισμένα αποτελέσματα (συνδυασμένος κύκλος) (μετρηθέντα) όπως περιγράφεται στο άρθρο 7α παράγραφος 1 στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού (μόνο OVC-HEV)
81	Εκπομπή CO_2 WLTP (συνδυασμένος κύκλος), σταθμισμένη βάσει συντελεστή χρηστικότητας (δηλούμενη)	gCO_2/km	Εγγραφή 2.5.3.3 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ	Υπολογισμένα σταθμισμένα αποτελέσματα (συνδυασμένος κύκλος) (δηλωθέντα) που λαμβάνονται από την εγγραφή 2.5.3.3 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ (μόνο OVC-HEV)
82	Ισοδύναμη συνολική ηλεκτρική αυτονομία (EAER) WLTP (συνδυασμένος κύκλος)	km	Εγγραφή 2.5.3.7.2 (EAER) του πιστοποιητικού τύπου έγκρισης ΕΚ	Ισοδύναμη συνολική ηλεκτρική αυτονομία (EAER) (συνδυασμένος κύκλος) (μόνο OVC-HEV)
83	Αύξων αριθμός μεταβατικού κύκλου	—	Παράρτημα I προσάρτημα 8α εγγραφή 2.1.1.4.1.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	για OVC-HEV αναφέρεται ο αύξων αριθμός μεταβατικού κύκλου
84	Σχετική μεταβολή ηλεκτρικής ενέργειας REECi κάθε δοκιμής εξάντλησης φόρτισης	—	Υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 παράγραφος 3.2.4.5.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Αναφέρεται η REECi για κάθε δοκιμή CD
85	Εκπομπή NEDC CO_2 σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης (δηλωθείσα, συνθήκη B)	gCO_2/km	Έγγραφο πληροφοριών (παράρτημα I προσάρτημα 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151) (για NOVC-HEV, εγγραφή 3.5.7.2.1· για OVC-HEV, εγγραφή 3.5.7.2.2)	Δήλωση OEM για NOVC-HEV: Δηλωθείσα συνδυασμένη τιμή NEDC CO_2· Για OVC-HEV: Δηλωθείσα συνδυασμένη εκπομπή μάζας CO_2 σε κατάσταση διατήρησης φόρτισης (NEDC συνθήκη B).
86	Εκπομπή NEDC CO_2 σε κατάσταση εξάντλησης φόρτισης (δηλωθείσα, συνθήκη B)	gCO_2/km	Έγγραφο πληροφοριών (παράρτημα I προσάρτημα 3 εγγραφή 3.5.7.2.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151)	Συνδυασμένη εκπομπή CO_2 CD, δήλωση OEM (μόνο OVC-HEV)
87	Σταθμισμένη, συνδυασμένη εκπομπή CO_2 NEDC (δηλωθείσα)	gCO_2/km	Δήλωση OEM	Δήλωση OEM(μόνο OVC-HEV)

88	Ηλεκτρική αυτονομία NEDC για OVC-HEV (δηλωθείσα)	km	Δήλωση ΟΕΜ	Δήλωση ΟΕΜ(μόνο OVC-HEV)
89	Συντελεστής K_{CO2} για διόρθωση στον τρόπο λειτουργίας διατήρησης φόρτισης	(g/km)/(Wh/km)	Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 παράγραφος 2.3.2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Συντελεστής διόρθωσης RCB εκπομπής μάζας CO_2 για NOVC και OVC-HEV
90	Διαμόρφωση υβριδικού οχήματος (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4)(***)	—		Διαθέτει το όχημα ηλεκτροκινητήρα που χρησιμοποιείται για την κίνηση του οχήματος και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας σε θέσεις P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4 ή σε συνδυασμό αυτών των θέσεων; Δήλωση ΟΕΜ
91	Μέγιστη παραγόμενη ισχύς κάθε ηλεκτροκινητήρα (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4)(***)	kW	Παράρτημα I προσάρτημα 3 σημείο 3.3.1.1.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Δήλωση ΟΕΜ
92	Μέγιστη παραγόμενη ροπή κάθε ηλεκτροκινητήρα (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4)(***)	Nm		Δήλωση ΟΕΜ
93	Για κάθε ηλεκτροκινητήρα, ο λόγος της ταχύτητας περιστροφής του ηλεκτροκινητήρα προς την ταχύτητα περιστροφής αναφοράς (P0, P1, P2, P2 planetary, P3 ή P4)(***)	—		Δήλωση ΟΕΜ
94	Ικανότητα REESS έλξης	Ah	Παράρτημα I προσάρτημα 3 σημείο 3.3.2.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Δήλωση ΟΕΜ
95	Ρεύμα REESS έλξης	A	Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Τιμές χρονοσειράς 20 Hz που χρησιμοποιούνται για την/τις δοκιμή/-ές για την/τις οποία/-ες επαναλήφθηκε η δειγματοληψία με 1 Hz
96	Τύπος τεχνολογίας REESS έλξης	—	Παράρτημα I προσάρτημα 8α σημείο 1.1.10 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Δήλωση ΟΕΜ
97	Αρχική κατάσταση φόρτισης REESS έλξης	%		Δήλωση ΟΕΜ
98	Αριθμός κυψελών REESS		Παράρτημα I προσάρτημα 3 σημείο 3.3.2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Δήλωση ΟΕΜ

99	Ονομαστικές τιμές/τιμές χρονοσειράς τάσης REESS έλξης	V	Παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151	Ονομαστικές τιμές ή τιμές χρονοσειράς που χρησιμοποιούνται για τη δοκιμή (20 Hz κατ' ελάχιστον)
100	Λειτουργία ρολαρίσματος κινητήρα σε βραδυπορία	—	Ν/Ο	Το όχημα διαθέτει λειτουργία ρολαρίσματος κινητήρα σε βραδυπορία (επιτρέπει στον κινητήρα να λειτουργεί σε κατάσταση βραδυπορίας ενόσω το όχημα κυλάει, ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα);
101	Λειτουργία ρολαρίσματος με σβηστό κινητήρα	—	Ν/Ο	Το όχημα διαθέτει λειτουργία ρολαρίσματος με σβηστό κινητήρα (επιτρέπει στον κινητήρα να εισέρχεται σε κατάσταση μη λειτουργίας, ενόσω το όχημα κυλάει, ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα);

(**) (***) P0: ο ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με τον ιμάντα μετάδοσης της κίνησης του κινητήρα και, κατά συνέπεια, χρησιμοποιεί την ταχύτητα του κινητήρα ως ταχύτητα αναφοράς·

P1: ο ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με τον στροφαλοφόρο άξονα του κινητήρα και, κατά συνέπεια, χρησιμοποιεί την ταχύτητα του κινητήρα ως ταχύτητα αναφοράς·

P2: ο ηλεκτροκινητήρας είναι προσαρτημένος δεξιά και ανάντη του συστήματος μετάδοσης της κίνησης (κιβώτιο ταχυτήτων ή συνεχώς μεταβαλλόμενη σχέση μετάδοσης) και, κατά συνέπεια, χρησιμοποιεί την ταχύτητα περιστροφής εισόδου του συστήματος μετάδοσης της κίνησης ως ταχύτητα αναφοράς·

P2 planetary: ο ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με το γρανάζι ενός πλανητικού φορέα που δεν είναι συνδεδεμένος με τον κινητήρα εσωτερικής καύσης ούτε με τα πλευρικά τμήματα του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης, τα οποία αναφέρονται εν προκειμένω ως πλανητική πλευρά. Σε αυτή την περίπτωση, ο λόγος της ταχύτητας που πρέπει να καθοριστεί είναι ο λόγος της ταχύτητας περιστροφής του ηλεκτροκινητήρα προς την ταχύτητα περιστροφής της πλανητικής πλευράς (ταχύτητα αναφοράς) ο οποίος αντανακλά το αποτέλεσμα πολλαπλασιασμού/μείωσης ενός μειωτήρα στροφών

P3: ο ηλεκτροκινητήρας βρίσκεται δεξιά και ανάντη του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης ενός κινητήριου άξονα και, κατά συνέπεια, χρησιμοποιεί την ταχύτητα περιστροφής εισόδου του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης (αυτό περιλαμβάνει ηλεκτροκινητήρες που είναι προσαρτημένοι στο γρανάζι ενός πλανητικού φορέα στο πλευρικό τμήμα του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης). Ένα όχημα μπορεί να έχει έως και δύο κινητήρες P3 [έναν για τον πρόσθιο (P3a) και έναν για τον οπίσθιο (P3b) άξονα]·

P4: ο ηλεκτροκινητήρας βρίσκεται κατάντη του τελικού συστήματος μετάδοσης κίνησης και, κατά συνέπεια, χρησιμοποιεί την ταχύτητα των τροχών ως ταχύτητα αναφοράς. Ένα όχημα μπορεί να έχει έως και τέσσερις κινητήρες P4 (έναν για κάθε τροχό, όπου το P4a υποδεικνύει τους πρόσθιους τροχούς και το P4b τους οπίσθιους τροχούς).

Περαιτέρω διευκρινίσεις για αυτά τα στοιχεία πρέπει να παρέχονται στο υπόδειγμα στοιχείων για το εργαλείο συσχέτισης»·

δ) στο σημείο 4.2.1.4.2 δεύτερο εδάφιο, παρεμβάλλεται η ακόλουθη πρόταση:

«Στην περίπτωση του στοιχείου δ), όταν οι συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού για την οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με το σημείο 2.3.8.2.1 στοιχείο α), οι συντελεστές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού για το μεμονωμένο όχημα μπορούν να προσδιορίζονται σύμφωνα με τους τύπους που προβλέπονται στο σημείο 4.2.1.5 δεύτερο εδάφιο.»

Άρθρο 2

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

Το άρθρο 1 σημείο 2 στοιχείο γ) εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2020.

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

Βρυξέλλες, 31 Οκτωβρίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER