

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1634 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Ιουνίου 2023

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 8, το άρθρο 10 παράγραφος 8 δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 15 παράγραφος 8.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 προβλέπει τις λεπτομερείς μεθόδους για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών για τους κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.
- (2) Από την 1η Ιανουαρίου 2021 τα πρότυπα εκπομπών CO₂ βασίζονται σε δεδομένα εκπομπών CO₂ που καθορίζονται σύμφωνα με την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP), όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ⁽²⁾. Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιήθηκε με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/2173 ⁽³⁾ της Επιτροπής, ούτως ώστε να ληφθεί υπόψη η εισαγωγή της WLTP, και διευκρινίστηκε ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να καθορίζονται οι στόχοι ειδικών εκπομπών συγκεκριμένων τύπων κατασκευαστών. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω διευκρινίσεις για τους κατασκευαστές που αποτελούν μέλη ομάδας, προκειμένου να προβλεφθεί η μέθοδος υπολογισμού για τους στόχους ειδικών εκπομπών για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024.
- (3) Το μέρος Α του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 καθορίζει τη μέθοδο υπολογισμού των στόχων παρέκκλισης που ισχύουν για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024. Για λόγους ασφάλειας δικαίου, είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού και για τους στόχους παρέκκλισης που ισχύουν για τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2028, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) του εν λόγω κανονισμού.

⁽¹⁾ ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

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

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/2173 της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2020 για την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με σκοπό την επικαιροποίηση των παραμέτρων παρακολούθησης και την αποσαφήνιση ορισμένων πτυχών που σχετίζονται με την αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών (ΕΕ L 433 της 22.12.2020, σ. 1).

- (4) Προκειμένου να γίνει διάκριση μεταξύ της περίπτωσης των πλήρων και των ημιτελών οχημάτων βάσης, θα πρέπει να προσαρμοστεί ο ορισμός της μάζας δοκιμής («TM») για τη μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που παρατίθεται στο παράρτημα I μέρος Β σημείο 6.2.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.
- (5) Τα παραρτήματα II και III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 καθορίζουν τον τύπο και τη μορφή των δεδομένων που τα κράτη μέλη ή οι κατασκευαστές πρέπει να συλλέγουν και να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα καινούργια ελαφριά επαγγελματικά οχήματα. Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε, κατέστη προφανές ότι ορισμένες παράμετροι παρακολούθησης μπορούν να καταργηθούν, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η διαδικασία παρακολούθησης, δεδομένου ότι οι συγκεκριμένες παράμετροι δεν χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των στόχων ειδικών εκπομπών ή των μέσων ειδικών εκπομπών και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθούν χωρίς να παρεμποδίζεται η αξιόπιστη αξιολόγηση της συμμόρφωσης των κατασκευαστών με τους στόχους ειδικών εκπομπών τους. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να προστεθούν ορισμένες νέες παράμετροι, ιδίως για τους σκοπούς της επαλήθευσης των εκπομπών CO₂ των οχημάτων εν χρήσει. Οι εν λόγω αλλαγές στις παραμέτρους πρέπει να αντικατοπτρίζονται ως προς τον τύπο των δεδομένων που πρέπει να συλλέγονται στο μέρος Α του παραρτήματος II και στο μέρος Α του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, καθώς και όσον αφορά τους μορφότυπους για τη συλλογή δεδομένων στο μέρος Β του παραρτήματος II και στο μέρος Β του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού.
- (6) Στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 περιγράφεται λεπτομερώς μια διαδικασία υπολογισμού από τους κατασκευαστές των τιμών εκπομπών CO₂ και μάζας στην περίπτωση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, τα οποία λαμβάνουν έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια. Στην περίπτωση μεμονωμένου ημιτελούς οχήματος βάσης, η μάζα του οχήματος πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με το μέρος Α σημείο 1.2.4 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, λαμβανομένης υπόψη της τιμής μάζας αμαξώματος (B₀), η οποία έχει οριστεί στο 1,375 για τους υπολογισμούς που αφορούν το ημερολογιακό έτος 2021. Για τα ημερολογιακά έτη από το 2022 έως το 2024 η εν λόγω τιμή θα πρέπει να αναθεωρείται με βάση τη μέση μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας των καινούργιων ημιτελών οχημάτων βάσης που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά τα ημερολογιακά έτη 2018, 2019 και 2020.
- (7) Ελλείπει τελικών δεδομένων παρακολούθησης CO₂ για τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για το ημερολογιακό έτος 2020 η αναθεώρηση της τιμής B₀ δεν μπόρεσε να οριστικοποιηθεί έως τις 31 Οκτωβρίου 2021, όπως προβλέπεται στο μέρος Α σημείο 1.2.4 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Δεδομένου ότι, εάν για την αναθεώρηση της τιμής B₀ χρησιμοποιούνταν μόνο τα δεδομένα για τα ημερολογιακά έτη 2018 και 2019, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα μια τιμή που θα ήταν πολύ κοντά στην τρέχουσα τιμή B₀ και για σκοπούς διευκόλυνσης της εφαρμογής καθώς και ασφάλειας δικαίου απέναντι στους οικείους κατασκευαστές, κρίνεται κατάλληλο να διατηρηθεί η τιμή B₀ που ισχύει επί του παρόντος για το ημερολογιακό έτος 2022. Για τα ημερολογιακά έτη 2023 και 2024, η αναθεωρημένη τιμή B₀ υπολογίστηκε με βάση τα τελικά δεδομένα παρακολούθησης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα για τα ημερολογιακά έτη 2018, 2019 και 2020. Επιπλέον, για να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου για τους κατασκευαστές μετά το 2024, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι η αναθεωρημένη τιμή B₀ εξακολουθεί να ισχύει και κατά τα έτη μετά το 2024.
- (8) Χρειάζονται διευκρινίσεις ώστε να ληφθούν καλύτερα υπόψη οι διάφοροι τρόποι καθορισμού της αεροδυναμικής επιρροής στην περίπτωση των ημιτελών οχημάτων βάσης N₁ στο πλαίσιο του υπολογισμού παρακολούθησης των εκπομπών CO₂.
- (9) Το μέρος Β του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 περιέχει ορισμένες πληροφορίες που αφορούν ιδίως την κανονιστική διαδικασία δοκιμών NEDC, η οποία έχει καταστεί παρωχημένη και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να διαγραφεί.
- (10) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
- 2) Το παράρτημα II τροποποιείται όπως παρατίθεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
- 3) Το παράρτημα III τροποποιείται όπως παρατίθεται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

Οι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2024:

- α) σημείο 1) στοιχείο α) σημεία ii) και iii) και σημείο 2) στοιχεία β) και γ) του παραρτήματος II·
- β) σημείο 1) στοιχείο α) σημεία iii) και ν) και σημείο 3) στοιχεία γ) και ε) του παραρτήματος III.

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

Βρυξέλλες, 5 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 3δ:

«3δ. Για ομάδα που σχηματίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP καθορίζεται βάσει των τιμών για τις $WLTP_{CO_2}$, τις $NEDC_{CO_2}$ και τις $NEDC_{2020target}$ που υπολογίζονται για την εν λόγω ομάδα στο σύνολό της.

Σε περίπτωση νεοσύστατης ομάδας που σχηματίστηκε κατά την περίοδο 2021 έως 2024 ή αλλαγής στη σύνθεση ομάδας που υπήρχε το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP υπολογίζεται βάσει των τιμών για τις $WLTP_{CO_2}$, τις $NEDC_{CO_2}$ και τις $NEDC_{2020target}$ για τη νέα ομάδα στο σύνολό της.»

β) στο σημείο 5 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Για κατασκευαστή στον οποίο έχει χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 για οποιοδήποτε από τα ημερολογιακά έτη 2025 έως 2028, ο στόχος ειδικών εκπομπών (Στόχος παρέκκλισης₂₀₂₅₋₂₀₂₈) υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος παρέκκλισης}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDC_{CO_2,ind}} \cdot \text{Στόχος}_{2021} \cdot (1 - \text{συντελεστής μείωσης}_{2025})$$

Για τον εν λόγω κατασκευαστή ο οποίος δεν ήταν υπεύθυνος για την ταξινόμηση νέων επιβατικών αυτοκινήτων το 2020 ή για τον οποίο οι $WLTP_{CO_2}$ όπως ορίζονται στο σημείο 3 ή οι $NEDC_{CO_2}$ όπως ορίζονται στο σημείο 3 είναι μηδέν, ο στόχος ειδικών εκπομπών (Στόχος παρέκκλισης₂₀₂₅₋₂₀₂₈) υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Στόχος παρέκκλισης}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{Στόχος}_{2021} \cdot (1 - \text{συντελεστής μείωσης}_{2025})$$

όπου:

$WLTP_{CO_2,measured}$	είναι η μέση τιμή όλων των επιμέρους κατασκευαστών για τους οποίους ισχύει στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4, σταθμισμένη με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2020, τον μέσο όρο $WLTP_{CO_2,measured}$, μετρούμενο όπως ορίζεται στο σημείο 6.0·
$WLTP_{CO_2}$	είναι η μέση τιμή όλων των επιμέρους κατασκευαστών για τους οποίους ισχύει στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4, σταθμισμένη με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2020, τον μέσο όρο $WLTP_{CO_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·
$NEDC_{CO_2}$	είναι η μέση τιμή όλων των επιμέρους κατασκευαστών για τους οποίους ισχύει στόχος ειδικών εκπομπών σύμφωνα με το σημείο 4, σταθμισμένη με τον αριθμό των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2020, τον μέσο όρο $NEDC_{CO_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·
$WLTP_{CO_2,ind}$	ισούται με $WLTP_{CO_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·
$NEDC_{CO_2,ind}$	ισούται με $NEDC_{CO_2}$, όπως ορίζεται στο σημείο 3·
συντελεστής μείωσης ₂₀₂₅	είναι ο συντελεστής που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α)·
Στόχος_{2021}	μείωση κατά 45 % του μέσου όρου των μέσων ειδικών εκπομπών CO_2 του εν λόγω κατασκευαστή το 2007.»

2. Το μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 3δ:

«3δ. Για ομάδα που σχηματίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP καθορίζεται βάσει των τιμών για τις $WLTP_{CO_2}$, τις $NEDC_{CO_2}$ και τις $NEDC_{2020target}$ που υπολογίζονται για την εν λόγω ομάδα στο σύνολό της.

Σε περίπτωση νεοσύστατης ομάδας που σχηματίστηκε κατά την περίοδο 2021 έως 2024 ή αλλαγής στη σύνθεση ομάδας που υπήρχε το 2020, ο στόχος ειδικών εκπομπών αναφοράς βάσει της WLTP υπολογίζεται βάσει των τιμών για τις WLTP_{CO2}, τις NEDC_{CO2} και τις NEDC_{2020target} για τη νέα ομάδα στο σύνολό της.»

β) στο σημείο 6.2.1, η διατύπωση:

«TM είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος.»

αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«TM είναι η μέση μάζα δοκιμής σε χιλιόγραμμα (kg) όλων των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων του κατασκευαστή που ταξινομήθηκαν κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος.

Σε περίπτωση πλήρους οχήματος βάσης που σχετίζεται με ολοκληρωμένο όχημα, η μάζα δοκιμής που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι η μάζα δοκιμής του εν λόγω οχήματος βάσης.

Σε περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που σχετίζεται με ολοκληρωμένο όχημα, η τιμή της μάζας δοκιμής που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι η τιμή DMbase που προσδιορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα III μέρος A σημείο 1.2.4 στοιχείο α)».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1α τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη καταγράφουν, για κάθε ημερολογιακό έτος, τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που ταξινομείται ως όχημα κατηγορίας M₁ στην επικράτεια τους και τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 με τη μορφή που ορίζεται στο μέρος Β τμήμα 2α:»

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 5α:

«5α) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού ή αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού.»

iii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 9α:

«9α) χαρακτήρας που αντιστοιχεί στις διατάξεις που χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου.»

iv) τα σημεία 19), 22), 23) και 24) απαλείφονται·

v) το δεύτερο εδάφιο απαλείφεται·

β) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα λεπτομερή δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1α λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εκάστοτε επιβατικού αυτοκινήτου, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο μέρος Β τμήμα 2α του παρόντος παραρτήματος.»

2. Στο μέρος Β τμήμα 2α, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

α) στην πρώτη στήλη, στην πρώτη εγγραφή, η επικεφαλίδα «Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1 και 1α» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1α»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη εγγραφή 5α:

«5α)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού ή αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού	0.2.3.4. 0.2.3.5»
------	--	----------------------

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη εγγραφή 9α:

«9α)	χαρακτήρας που αντιστοιχεί στις διατάξεις που χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου·	47»
------	---	-----

δ) η εγγραφή 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«14)	Τύπος καυσίμου	26
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο	26.1 23 (στην περίπτωση ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή) 23.1 (στην περίπτωση υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων που φορτίζονται εξωτερικά)»

ε) οι εγγραφές (19)/(19), 22), 23) και 24) απαλείφονται·

στ) η σημείωση 4 απαλείφεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1.1α τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος και η εισαγωγική φράση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1α. Υποβολή δεδομένων από τα κράτη μέλη σχετικά με τα οχήματα που ταξινομούνται ως οχήματα N₁

Τα κράτη μέλη καταγράφουν, για κάθε ημερολογιακό έτος, τα ακόλουθα λεπτομερή δεδομένα για κάθε καινούργιο πλήρες ή ολοκληρωμένο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται ως όχημα N₁ στην επικράτεια τους και τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 με τη μορφή που ορίζεται στο μέρος Γ τμήμα 2α:»

ii) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) κατασκευαστής (στην περίπτωση ολοκληρωμένων οχημάτων: ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης)»·

iii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 5α:

«5α) αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού ή αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού.»·

iv) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 7α:

«7α) πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα.»·

v) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 9α:

«9α) χαρακτήρας που αντιστοιχεί στις διατάξεις που χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου.»·

vi) το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12) Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος.»·

vii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 12α:

«12α) στην περίπτωση ολοκληρωμένων οχημάτων, μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης.»·

viii) τα σημεία 19), 23), 24) και 25) απαλείφονται·

ix) το δεύτερο εδάφιο απαλείφεται·

β) τα σημεία 1.2.1. και 1.2.1.2α απαλείφονται·

γ) το σημείο 1.2.2 τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για κάθε καινούργιο ολοκληρωμένο όχημα που δηλώνεται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το σημείο 1.1α, ο κατασκευαστής του οχήματος βάσης υποβάλλει στην Επιτροπή τα δεδομένα που ορίζονται στα στοιχεία α) και β) του παρόντος σημείου για κάθε όχημα βάσης με τον ίδιο αναγνωριστικό αριθμό οχήματος όπως εκείνος του ολοκληρωμένου οχήματος. Τα δεδομένα υποβάλλονται εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση των προσωρινών δεδομένων στον κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο.»·

ii) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

— το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«τον αναγνωριστικό αριθμό οικογένειας παρεμβολής οχήματος, όπως αναφέρεται στο σημείο 6.2.6 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ.»·

— τα σημεία iv), v) και viii) απαλείφονται·

— το σημείο vii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«vii) τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ημιτελούς οχήματος βάσης.»·

iii) στο στοιχείο β), το σημείο iv) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iv) τη μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του ημιτελούς οχήματος βάσης.»·

δ) στο σημείο 1.2.3, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όταν τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1.2.2 δεν υποβάλλονται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσης, οι ειδικές εκπομπές CO₂ και η μάζα σε κατάσταση λειτουργίας που αναφέρονται από τα κράτη μέλη για το σχετικό ολοκληρωμένο όχημα, σύμφωνα με το σημείο 1.1α, χρησιμοποιούνται ώστε να προσδιοριστεί κατά πόσον το όχημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και για να υπολογιστούν οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ και ο στόχος ειδικών εκπομπών του οικείου κατασκευαστή του οχήματος βάσης.»

ε) το σημείο 1.2.4 τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο κατασκευαστής υπολογίζει, αρχής γενομένης από το ημερολογιακό έτος 2020, τις εκπομπές παρακολούθησης CO₂ για κάθε μεμονωμένο ημιτελές όχημα βάσης του, σύμφωνα με τη μέθοδο παρεμβολής που αναφέρεται στο παράρτημα Β7 σημείο 3.2.3.2 ή 3.2.4 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ, χρησιμοποιώντας την ίδια μέθοδο μ' αυτή που χρησιμοποιήθηκε για την έγκριση τύπου ΕΚ του οχήματος βάσης όσον αφορά τις εκπομπές του, οι όροι της οποίας καθορίζονται στα εν λόγω σημεία με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:»

ii) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Μάζα μεμονωμένου οχήματος

Ο όρος "TM_{ind}" που αναφέρεται στο παράρτημα Β7 σημείο 3.2.3.2.2.1 ή 3.2.4.1.1.1 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ αντικαθίσταται από την εξ' ορισμού μάζα του βασικού οχήματος, DM_{base}. Όταν η DM_{base} είναι μικρότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος χαμηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής (TM_L), η TM_{ind} αντικαθίσταται από την TM_L. Όταν η DM_{base} είναι υψηλότερη από τη μάζα δοκιμής του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής (TM_H), η TM_{ind} αντικαθίσταται από την TM_H.

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

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

όπου:

MRO _{base}	είναι η μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης όπως ορίζεται στο σημείο 3.2.5 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ·
B ₀	είναι η τιμή μάζας σώματος 1,375 έως το ημερολογιακό έτος 2022 και 1,351 για τα ημερολογιακά έτη 2023 έως 2034·
TPMLM	είναι η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, όπως ορίζεται στο σημείο 3.2.23 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ.»

iii) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Αντίσταση κύλισης μεμονωμένου οχήματος

Η αντίσταση κύλισης του οχήματος βάσης χρησιμοποιείται για τους σκοπούς του παραρτήματος Β7 σημείο 3.2.3.2.2.2 ή 3.2.4.1.1.2 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ.»

iv) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Αεροδυναμική επίδραση του μεμονωμένου οχήματος

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, ο κατασκευαστής προσδιορίζει τον όρο "A_{f,ind}" που αναφέρεται στο παράρτημα Β7 σημείο 3.2.4.1.1.3 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ σύμφωνα με μία από τις ακόλουθες επιλογές:

- εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του αντιπροσωπευτικού οχήματος της οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού σε m².
- μέση τιμή του εμβαδού της μετωπικής επιφάνειας οχήματος υψηλών τιμών και του οχήματος χαμηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής σε m².
- εμβαδόν της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος υψηλών τιμών της οικογένειας παρεμβολής, στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιείται η μέθοδος παρεμβολής, σε m².

Στην περίπτωση ημιτελούς οχήματος βάσης που δεν ανήκει σε οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, ο όρος “ $f_{2,ind}$ ” που αναφέρεται στο παράρτημα Β7 σημείο 3.2.3.2.2.4 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ ορίζεται ως ίσος με μία από τις ακόλουθες επιλογές:

- i) μέση τιμή των όρων “ $f_{2,L}$ ” και “ $f_{2,H}$ ” που αναφέρονται στο εν λόγω σημείο·
- ii) ο όρος “ $f_{2,H}$ ” που αναφέρεται στο εν λόγω σημείο.»

στ) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα λεπτομερή δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1.1.α λαμβάνονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του εκάστοτε ελαφρού επαγγελματικού οχήματος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο μέρος Γ τμήμα 2α.»

2. Το μέρος Β απαλείφεται·

3. Το μέρος Γ τμήμα 2α τροποποιείται ως εξής:

- α) ο τίτλος της πρώτης στήλης «Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1 και 1.1α» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αναφορά στο μέρος Α σημείο 1.1α»

- β) η εγγραφή 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1)	Επωνυμία κατασκευαστή (Ονομασία με βάση τα πρότυπα ΕΕ) ⁽¹⁾	Επωνυμία που δόθηκε από την Επιτροπή
	Επωνυμία κατασκευαστή ⁽²⁾	0.5, ή, στην περίπτωση οχημάτων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια, 0.5.1 (επωνυμία του κατασκευαστή του οχήματος βάσης)»

- γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη εγγραφή 5α:

«5α)	Αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού ή αναγνωριστικός αριθμός οικογένειας πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού	0.2.3.4. 0.2.3.5»
------	--	----------------------

- δ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη εγγραφή 7α:

«7α)	πλήρες ή ολοκληρωμένο όχημα	0.4»
------	-----------------------------	------

- ε) παρεμβάλλεται η ακόλουθη εγγραφή 9α:

«9α)	χαρακτήρας που αντιστοιχεί στις διατάξεις που χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου	47»
------	--	-----

- στ) η εγγραφή 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12)	Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του πλήρους ή του ολοκληρωμένου οχήματος	13»
------	--	-----

- ζ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη εγγραφή 12α:

«12α)	Μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας του οχήματος βάσης (στην περίπτωση ολοκληρωμένου οχήματος)	14»
-------	--	-----

η) η εγγραφή 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«14)»	Τύπος καυσίμου	26
	Τρόπος ανεφοδιασμού με καύσιμο	26.1 23 (στην περίπτωση ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή) 23.1 (στην περίπτωση υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων που φορτίζονται εξωτερικά)»

θ) η εγγραφή 22 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«22)»	Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος (TPMLM)	16.1»
-------	---	-------

ι) οι εγγραφές 19), 23), 24) και 25) απαλείφονται·

ια) η σημείωση 4 απαλείφεται.
