



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 όσον αφορά την εφαρμογή του
σταδίου Euro 5 για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και
τετράκυκλων**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ο όρος «οχήματα κατηγορίας L» καλύπτει ένα ευρύ φάσμα ελαφριών τύπων οχημάτων με δύο, τρεις ή τέσσερις τροχούς, π.χ. μηχανοκίνητα ποδήλατα, δίκυκλα και τρίκυκλα μοτοποδήλατα, δίκυκλες και τρίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοσικλέτες με καλάθι (side-car) και τετράτροχα οχήματα (τετράκυκλα) όπως τετράτροχες μοτοσικλέτες (quad) για χρήση εντός δρόμου, οχήματα παντός εδάφους και τετράτροχα μικροαυτοκίνητα (quadri-mobile).

Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου που εφαρμόζονται στα «οχήματα κατηγορίας L» από την 1η Ιανουαρίου 2016 ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και στις τέσσερις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις του¹.

Η Επιτροπή, με βάση μια ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων², συνέταξε και υπέβαλε έκθεση στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Στα συμπεράσματα της έκθεσης επισημαίνονται συστάσεις για βελτιώσεις στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013, καθώς και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 44/2014 της Επιτροπής και στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Οι συστάσεις αντικατοπτρίζονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 1 και 2 του παρόντος κανονισμού, όπου προτείνονται τροποποιήσεις των άρθρων 21 και 23 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.

Δεδομένου ότι οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 εφαρμόζονται ήδη υποχρεωτικά από την 1η Ιανουαρίου 2016, συνιστάται να εγκριθεί η παρούσα πράξη το συντομότερο δυνατό. Σε αντίθεση με τις περισσότερες πράξεις για έγκριση τύπου, η παρούσα πράξη δεν προβλέπει διαφορετική ημερομηνία εφαρμογής.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 περιόρισε όλες τις εξουσίες της Επιτροπής να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για μία περίοδο πέντε ετών, η οποία θα λήξει την 21η Μαρτίου 2018. Δεδομένου ότι υπάρχει συνεχής ανάγκη για διαρκή επικαιροποίηση στοιχείων των πράξεων έγκρισης τύπου, ώστε να συμβαδίζουν με την τεχνική πρόοδο, ή για εισαγωγή άλλων τροποποιήσεων σύμφωνα με τις εξουσιοδοτήσεις, το σχέδιο πρότασης τροποποιεί, επίσης, το άρθρο 75 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 για να προβλέπεται εξουσιοδότηση για πρόσθετη περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα σιωπηρής παράτασης.

¹ EE L 60 της 2.3.2013, σ. 52. Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων.

Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 134/2014 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2013, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις μονάδας πρόωσης και για την τροποποίηση του παραρτήματος V (EE L 53 της 21.2.2014, σ. 1).

Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 44/2014 της Επιτροπής, της 21ης Νοεμβρίου 2013, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατασκευή οχημάτων και τις γενικές απαιτήσεις για την έγκριση δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (EE L 25 της 28.1.2014, σ. 1).

Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014 της Επιτροπής, της 24ης Οκτωβρίου 2013, που συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων για την έγκριση δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (EE L 7 της 10.1.2014, σ. 1-12).

² Η έκθεση της μελέτης: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles» (Μελέτη επιπτώσεων του περιβαλλοντικού σταδίου Euro 5 για οχήματα της κατηγορίας L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της παρούσας νομοθετικής πράξης είναι η ίδια με αυτή της προς τροποποίηση πράξης, το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 που περιλαμβάνει τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου της ΕΕ βασίζεται στην έννοια της πλήρους εναρμόνισης. Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εισαχθούν στις απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού με βάση τα πορίσματα της ολοκληρωμένης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων θεωρούνται οι πλέον κατάλληλες για την επίτευξη του στόχου που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η χρήση κανονισμού θεωρείται ενδεδειγμένη διότι τροποποιεί τον ισχύοντα κανονισμό.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η Επιτροπή, με βάση ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, διαβίβασε στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση, σύμφωνα με την υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 23 παράγραφοι 4 και 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έκθεσης της Επιτροπής και για να διασφαλίζεται η ακριβής εφαρμογή των κανονισμών, τα ζητήματα που έχουν προσδιοριστεί θα πρέπει να προστεθούν ή να αποσαφηνιστούν μέσω τροποποιήσεων.

Το συνολικό αποτέλεσμα της μελέτης δείχνει καθαρά ότι τα όρια, οι ημερομηνίες και οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό είναι οικονομικά επωφελή και εφικτά από τεχνική άποψη για όλα τα οχήματα κατηγορίας L.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Στην έκθεση της Επιτροπής περιλαμβάνονται πολλές συστάσεις για τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Οι συστάσεις διατυπώνονται κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, που πραγματοποιήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της μελέτης. Επιπλέον, έγιναν ενημερώσεις για την πρόοδο της μελέτης στο πλαίσιο των συνεδριάσεων της ομάδας εργασίας για τις μοτοσυκλέτες με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους εκπροσώπους των κρατών μελών, στις συνεδριάσεις του Μαΐου, Σεπτεμβρίου και Δεκεμβρίου 2016 και του Μαρτίου και Ιουνίου 2017.

Τον Μάρτιο του 2017 η Επιτροπή παρουσίασε μια πρώτη έκδοση του εγγράφου και έλαβε ανάδραση από ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου, εγκρίνουσες αρχές, τεχνικές υπηρεσίες και τους κοινωνικούς εταίρους, και όλοι είναι σύμφωνοι με το συνημμένο σχέδιο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 όσον αφορά την εφαρμογή του σταδίου Euro 5 για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων

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,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με βάση την έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ολοκληρωμένη μελέτη επιπτώσεων του περιβαλλοντικού σταδίου Euro 5 για οχήματα κατηγορίας L³, σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴ όσον αφορά το στάδιο εκπομπών Euro 5, και λαμβανομένων υπόψη των ζητημάτων που αντιμετωπίζουν οι εγκρίνουσες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, θα πρέπει να γίνουν ορισμένες αλλαγές και διευκρινίσεις στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή του εφαρμογή.
- (2) Όσον αφορά την απαίτηση εγκατάστασης διαγνωστικού συστήματος του οχήματος (OBD) σταδίου II, το οποίο διασφαλίζει τον εντοπισμό και την αναφορά βλαβών και τυχόν μείωσης της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, βάσει της ολοκληρωμένης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ότι υπάρχουν τεχνικοί περιορισμοί όσον αφορά την παρακολούθηση καταλύτη για ορισμένα οχήματα και ότι χρειάζεται περαιτέρω τεχνική ανάπτυξη προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή της απαίτησης. Η παρακολούθηση καταλύτη δεν προβλέπεται να είναι έτοιμη για τον πρώτο γύρο του σταδίου εκπομπών Euro 5, αλλά θα πρέπει να αναμένεται το 2025. Συνεπώς, στο άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 θα πρέπει να προβλεφθεί επαρκής χρόνος

³ Η έκθεση σχετικά με τη μελέτη: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles» (Μελέτη επιπτώσεων του περιβαλλοντικού σταδίου Euro 5 για οχήματα κατηγορίας L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της απαίτησης εξοπλισμού με σύστημα OBD σταδίου II.

- (3) Είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστεί η εξαίρεση για τα μοτοποδήλατα (κατηγορίες L1e και L2e) από την απαίτηση εξοπλισμού με σύστημα OBD σταδίου II και η εξαίρεση αυτή να επεκταθεί στα ελαφριά τετράκυκλα (κατηγορία L6e) και στις υποκατηγορίες μοτοσυκλετών enduro (L3e-AxE) και trial (L3e-AxT).
- (4) Δεδομένου ότι τα μοτοποδήλατα των κατηγοριών οχημάτων L1e και L2e έχουν ήδη εξαιρεθεί από την απαίτηση εξοπλισμού με σύστημα OBD σταδίου II, τα οχήματα της κατηγορίας L6e που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με προδιαγραφές μοτοποδηλάτου και παράγονται σε σχετικά μικρή ποσότητα θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν από την απαίτηση αυτή.
- (5) Οι μοτοσυκλέτες enduro και trial έχουν μικρή διάρκεια ζωής και είναι παρόμοιες ως προς τη φύση και τη χρήση τους με τις βαριές τετράτροχες μοτοσυκλέτες (quad) παντός εδάφους (L7e-B) οι οποίες εξαιρούνται από την απαίτηση συστήματος OBD σταδίου II. Κατά συνέπεια, η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να επεκταθεί στις μοτοσυκλέτες enduro και trial.
- (6) Στην έκθεσή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με βάση την ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η μαθηματική διαδικασία υπολογισμού αντοχής που προβλέπεται στο άρθρο 23 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, σύμφωνα με την οποία τα οχήματα δοκιμάζονται έπειτα από 100 χλμ. πορείας, δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική μείωση απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος κατά τη διάρκεια ζωής του. Η εν λόγω μέθοδος δεν θα πρέπει πλέον να χρησιμοποιείται και ως εκ τούτου θα πρέπει να καταργηθεί σταδιακά μέχρι το 2025, προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στα ενδιαφερόμενα μέρη για να προσαρμοστούν. Για την περίοδο μέχρι το 2025 η απαιτούμενη συνολική απόσταση που έχει διανυθεί από το όχημα πριν από τη δοκιμή θα πρέπει να αυξηθεί, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα της δοκιμής είναι αξιόπιστα.
- (7) Η τεχνολογία που είναι αναγκαία για τη συμμόρφωση προς τα όρια Euro 5 είναι ήδη διαθέσιμη. Ωστόσο, η Επιτροπή, στην έκθεσή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με βάση την ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διενεργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά το στάδιο εκπομπών Euro 5, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ημερομηνία εφαρμογής των ορίων εκπομπών Euro 5 για ορισμένα οχήματα κατηγορίας L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT και L3e-AxE) θα χρειαστεί να μετατεθεί από το 2020 στο 2022 ώστε να βελτιωθεί η οικονομική αποδοτικότητα σε σύγκριση με το βασικό σενάριο. Επιπροσθέτως, οι κατασκευαστές των οχημάτων αυτών, οι οποίοι είναι κυρίως ΜΜΕ, χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να εξασφαλίσουν ότι η μετάβαση προς συστήματα μετάδοσης της κίνησης με μηδενικές εκπομπές, όπως η ηλεκτροκίνηση, μπορεί να επιτευχθεί με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
- (8) Θα πρέπει να αποσαφηνιστούν ορισμένες ασυνέπειες όσον αφορά την ημερομηνία εφαρμογής των ορίων ηχοστάθμης Euro 5 στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται τα ισχύοντα όρια (Euro 4) έως ότου γίνει δυνατό να καθοριστούν τα νέα όρια για το Euro 5.

- (9) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 εξουσιοδότησε την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για μία περίοδο πέντε ετών, η οποία θα λήξει την 21η Μαρτίου 2018. Δεδομένου ότι υπάρχει συνεχής ανάγκη για επικαιροποίηση στοιχείων της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου, ώστε να συμβαδίζουν με την τεχνική πρόοδο, ή για εισαγωγή άλλων τροποποιήσεων σύμφωνα με τις εξουσιοδοτήσεις, το άρθρο 75 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να προβλέπεται παράταση της εξουσιοδότησης για πρόσθετη περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα σιωπηρής παράτασης.
- (10) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, η εξουσιοδότηση που παρέχει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 στην Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τα διαγνωστικά συστήματα των οχημάτων θα πρέπει να καταστεί σαφέστερη και ακριβέστερη.
- (11) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 χωρίς να επεκτείνει το κανονιστικό του περιεχόμενο, και δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεών του, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (12) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,
- ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Το άρθρο 21 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 21

Γενικές απαιτήσεις για τα διαγνωστικά συστήματα του οχήματος

1. Τα οχήματα της κατηγορίας L, εξαιρουμένων των οχημάτων L1e, L2e και L6e, διαθέτουν σύστημα OBD το οποίο συμμορφώνεται με τις λειτουργικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες δοκιμών που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις οι οποίες εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 8 και σύμφωνα με τις ημερομηνίες εφαρμογής που ορίζονται στο παράρτημα IV.
2. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο σημείο 1.8.1 του παραρτήματος IV, οι (υπο-)κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e-A και L7e-A διαθέτουν σύστημα OBD σταδίου I το οποίο εντοπίζει βλάβες στα ηλεκτρικά κυκλώματα και τις ηλεκτρονικές μονάδες του συστήματος ελέγχου εκπομπών και αναφέρει τις βλάβες εκείνες που προκαλούν υπέρβαση των ανώτατων ορίων εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα VI B1).
3. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο σημείο 1.8.2 του παραρτήματος IV, οι (υπο-)κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e και L7e διαθέτουν σύστημα OBD σταδίου I το οποίο εντοπίζει βλάβες στα ηλεκτρικά κυκλώματα και τις ηλεκτρονικές μονάδες του συστήματος ελέγχου εκπομπών και ενεργοποιείται σε περίπτωση υπέρβασης των ανώτατων ορίων εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα VI B1). Τα συστήματα

OBD σταδίου I γι' αυτές τις (υπο-)κατηγορίες αναφέρουν επίσης την ενεργοποίηση τρόπων λειτουργίας που προκαλούν σημαντική μείωση της ροπής του κινητήρα.

4. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο σημείο 1.8.3 του παραρτήματος IV, οι (υπο-)κατηγορίες οχημάτων L3, L4e, L5e και L7e διαθέτουν σύστημα OBD σταδίου I το οποίο εντοπίζει βλάβες στα ηλεκτρικά κυκλώματα και τις ηλεκτρονικές μονάδες του συστήματος ελέγχου εκπομπών και ενεργοποιείται σε περίπτωση υπέρβασης των ανώτατων ορίων εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα VI B2). Τα συστήματα OBD σταδίου I γι' αυτές τις (υπο-)κατηγορίες αναφέρουν επίσης την ενεργοποίηση τρόπων λειτουργίας που προκαλούν σημαντική μείωση της ροπής του κινητήρα.
 5. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο σημείο 1.8.4 του παραρτήματος IV, οι (υπο-)κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e-A και L7e-A διαθέτουν επιπλέον σύστημα OBD σταδίου II το οποίο εντοπίζει και αναφέρει βλάβες και τυχόν μείωση της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών, εξαιρουμένης της παρακολούθησης καταλύτη, οι οποίες προκαλούν υπέρβαση των ανώτατων ορίων εκπομπών του OBD που ορίζονται στο παράρτημα VI B1).
 6. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο σημείο 1.8.5 του παραρτήματος IV, οι (υπο-)κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e-A και L7e-A διαθέτουν επιπλέον σύστημα OBD σταδίου II το οποίο εντοπίζει και αναφέρει βλάβες και τυχόν μείωση της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών, οι οποίες προκαλούν υπέρβαση των ανώτατων ορίων εκπομπών του OBD που ορίζονται στο παράρτημα VI B2).
 7. Οι παράγραφοι 5 και 6 δεν ισχύουν για τις μοτοσυκλέτες enduro κατηγορίας L3e-AxE και για τις μοτοσυκλέτες trial κατηγορίας L3e-AxT.
 8. Για την εναρμόνιση του συστήματος OBD σχετικά με την αναφορά βλαβών στα συστήματα λειτουργικής ασφάλειας ή στον έλεγχο εκπομπών, καθώς και για τη διευκόλυνση της αποτελεσματικής και αποδοτικής επισκευής των οχημάτων, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 75, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τα διαγνωστικά συστήματα του οχήματος, για τις κατηγορίες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα II, Γ1 – Απαιτήσεις κατασκευής οχήματος και γενικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου, σειρά 11, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών απαιτήσεων για τα OBD και των διαδικασιών δοκιμής για τα αντικείμενα που παρατίθενται στις παραγράφους 1 έως 7 του παρόντος άρθρου, και όσον αφορά τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τον τύπο δοκιμής VIII που αναφέρονται στο παράρτημα V».
- (2) Στο άρθρο 23 παράγραφος 3, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) μαθηματική διαδικασία υπολογισμού αντοχής:

Έως την 31η Δεκεμβρίου 2014, για κάθε συστατικό στοιχείο των εκπομπών, το γινόμενο που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του συντελεστή επιδείνωσης που παρατίθεται στο παράρτημα VII B) και της τιμής αποτελέσματος δοκιμών περιβαλλοντικής επίδοσης για όχημα που έχει συσσωρεύσει περισσότερα από 100 km από την πρώτη εκκίνηση μετά το τέλος της γραμμής παραγωγής πρέπει να είναι χαμηλότερο από το όριο δοκιμών περιβαλλοντικής επίδοσης που ορίζεται στο παράρτημα VI A).

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, για τους νέους τύπους οχημάτων από την 1η Ιανουαρίου 2020 και για τους υφιστάμενους τύπους οχημάτων από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, για κάθε συστατικό

στοιχείο των εκπομπών, το γινόμενο που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του συντελεστή επιδείνωσης που παρατίθεται στο παράρτημα VII B) και της τιμής αποτελέσματος δοκιμών περιβαλλοντικής επίδοσης για όχημα που έχει συσσωρεύσει περισσότερα από 2 500 km για οχήματα με μέγιστη ταχύτητα < 130 km/h και 3 500 km για οχήματα με μέγιστη ταχύτητα ≥ 130 km/h από την πρώτη εκκίνηση μετά το τέλος της γραμμής παραγωγής, πρέπει να είναι χαμηλότερο από το όριο δοκιμών περιβαλλοντικής επίδοσης που ορίζεται στο παράρτημα VI A).»·

(3) Το άρθρο 75 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 8, στο άρθρο 22 παράγραφοι 5 και 6, στο άρθρο 23 παράγραφοι 6 και 12, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 25 παράγραφος 8, στο άρθρο 32 παράγραφος 6, στο άρθρο 33 παράγραφος 6, στο άρθρο 50 παράγραφος 4, στο άρθρο 54 παράγραφος 3, στο άρθρο 57 παράγραφος 12, στο άρθρο 65 και στο άρθρο 74 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο δέκα ετών από τις 22 Μαρτίου 2013. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους πέντε ετών, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο στις 22 Ιουνίου 2022 και εννέα μήνες πριν από τη λήξη κάθε επόμενης πενταετούς περιόδου.»·

(4) το παράρτημα IV τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος