

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/129 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 16ης Ιανουαρίου 2019****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 ⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

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 L («μελέτη επιπτώσεων») που διεξήχθη δυνάμει του άρθρου 23 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, και λαμβανομένων υπόψη των ζητημάτων που αντιμετωπίζουν οι εγκρινουσες 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 μελέτης 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 αναμένεται το 2025. Συνεπώς, στο άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 θα πρέπει να προβλεφθεί επαρκής χρόνος προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της απαίτησης εξοπλισμού με σύστημα OBD σταδίου II.
- (3) Δεδομένου ότι τα οχήματα των κατηγοριών L1e και L2e έχουν ήδη εξαιρεθεί από την απαίτηση εξοπλισμού με σύστημα OBD σταδίου I, 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.
- (4) Είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστεί η εξαίρεση για τα οχήματα των κατηγοριών 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).
- (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 εξοπλισμού με σύστημα OBD σταδίου II. Κατά συνέπεια, η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να επεκταθεί στις μοτοσυκλέτες enduro και trial.
- (6) Η Επιτροπή στη μελέτη επιπτώσεων 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 km 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.

⁽¹⁾ ΕΕ C 367 της 10.10.2018, σ. 32.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Νοεμβρίου 2018 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2018.

⁽³⁾ 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).

- (7) Η τεχνολογία που είναι αναγκαία για τη συμμόρφωση προς τα όρια Euro 5 είναι ήδη διαθέσιμη. Ωστόσο, η Επιτροπή στη μελέτη επιπτώσεων 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 2024 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) Το άρθρο 30 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ορίζει ότι το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ περιέχει, ως συνημμένο, τα αποτελέσματα των δοκιμών. Για λόγους σαφήνειας, η εν λόγω διάταξη θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καταστεί σαφές ότι η αναφορά γίνεται στο δελτίο αποτελεσμάτων των δοκιμών.
- (9) 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.
- (10) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 εξουσιοδότησε την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για μία περίοδο πέντε ετών, η οποία έληξε 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, ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να προβλεπεται παράταση της εξουσιοδότησης για πρόσθετη περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα σιωπηρής παράτασης.
- (11) 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.
- (12) 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 κλιμακας 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.
- (13) 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 που αναφέρονται στην 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 κατηγορίες και υποκατηγορίες 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 κατηγορίες και υποκατηγορίες 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 ενεργοποιεί έκθεση αναφοράς σε περίπτωση υπέρβασης των ανώτατων ορίων εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα VI (B1). Τα συστήματα OBD σταδίου I γι' αυτές τις κατηγορίες και υποκατηγορίες αναφέρουν επίσης την ενεργοποίηση τρόπων λειτουργίας που προκαλούν σημαντική μείωση της ροής του κινητήρα.

4. Από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο σημείο 1.8.3 του παραρτήματος IV, οι 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 ενεργοποιεί έκθεση αναφοράς σε περίπτωση υπέρβασης των ανώτατων ορίων εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα VI (B2). Τα συστήματα OBD σταδίου I γι' αυτές τις κατηγορίες οχημάτων 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 κατηγορίες και υποκατηγορίες 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 κατηγορίες και υποκατηγορίες 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 υποκατηγορίας L3e-AxE και για τις μοτοσυκλέτες trial υποκατηγορίας 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 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού καθορίζοντας τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τα διαγνωστικά συστήματα του οχήματος, για τις κατηγορίες και υποκατηγορίες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα II, Γ1 – Απαιτήσεις κατασκευής οχήματος και γενικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου, σειρά για αριθ. 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 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 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 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 σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος < 130 km/h και 3 500 km για οχήματα με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα οχήματος ≥ 130 km/h από την πρώτη εκκίνηση μετά το τέλος της γραμμής παραγωγής, πρέπει να είναι χαμηλότερο από το όριο εκπομπής καυσαερίων που ορίζεται στο παράρτημα VI (A).».
- 3) Στο άρθρο 30 παράγραφος 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) το δελτίο αποτελεσμάτων των δοκιμών».
- 4) Στο άρθρο 44 παράγραφος 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Το πρώτο εδάφιο ισχύει μόνο για οχήματα εντός της Ένωσης τα οποία καλύπτονταν από ισχύουσα έγκριση τύπου EE κατά τον χρόνο παραγωγής τους, αλλά δεν είχαν ούτε ταξινομηθεί ούτε τεθεί σε κυκλοφορία πριν από τη λήξη ισχύος της εν λόγω έγκρισης τύπου EE.».
- 5) 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 πέντε 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.».
- 6) Τα παραρτήματα II, IV, V και VI τροποποιούνται 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.

Στρασβούργο, 16 Ιανουαρίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. ΤΑΪΑΝΙ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. ΣΙΑΜΒΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα II, IV, V και VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 τροποποιούνται ως εξής:

- 1) Στο παράρτημα II τμήμα Γ1, στη σειρά για αριθ. 11, το στοιχείο «X» διαγράφεται για τις υποκατηγορίες L6e-A και L6e-B.
- 2) Στο παράρτημα IV, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:
 - α) τα σημεία 1.1.2.1, 1.1.2.2 και 1.1.2.3 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«1.1.2.1.	Euro 4: Παράρτημα VI (A1)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020· για L2e-U και L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Παράρτημα VI (A1)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020· για L3e-AxE και L3e-AxT 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Παράρτημα VI (A2)	L1e-L7e	1.1.2020· για L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT και L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021· για L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT και L6e-B: 1.1.2025»·	

- β) τα σημεία 1.8.1., 1.8.2. και 1.8.3. αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«1.8.1.	Λειτουργικές απαιτήσεις OBD σταδίου I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Διαδικασία περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου I (δοκιμή τύπου VIII)				
	Όρια περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου I, παράρτημα VI (B1)				
1.8.2.	Λειτουργικές απαιτήσεις OBD σταδίου I, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων λειτουργίας που προκαλούν σημαντική μείωση της ροπής του κινητήρα	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Διαδικασία περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου I (δοκιμή τύπου VIII)				
	Όρια περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου I, παράρτημα VI (B1)				
1.8.3.	Λειτουργικές απαιτήσεις OBD σταδίου I, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων λειτουργίας που προκαλούν σημαντική μείωση της ροπής του κινητήρα	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025»·	
	Διαδικασία περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου I (δοκιμή τύπου VIII)				
	Όρια περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου I, παράρτημα VI (B2)				

γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«1.8.4.	Λειτουργικές απαιτήσεις OBD σταδίου II εξαιρουμένης της παρακολούθησης καταλύτη	L3e (εξαιρουμένων των L3e-AxE και L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Διαδικασίες περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου II (δοκιμή τύπου VIII)				
	Όρια περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου II, παράρτημα VI (B1)				
1.8.5.	Λειτουργικές απαιτήσεις OBD σταδίου II,	L3e (εξαιρουμένων των L3e-AxE και L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025»	
	Διαδικασίες περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου II (δοκιμή τύπου VIII),				
	Όρια περιβαλλοντικής δοκιμής OBD σταδίου II, παράρτημα VI (B2)				

δ) τα σημεία 1.9.1. και 1.9.2. αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«1.9.1.	Διαδικασία και οριακές τιμές δοκιμής ηχοστάθμης, παράρτημα VI (Δ)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Διαδικασία και οριακές τιμές δοκιμής ηχοστάθμης (3), παράρτημα VI (Δ)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017»	

ε) το σημείο 1.9.4. αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«1.9.4.	Κανονισμοί ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 9, 41, 63, 92 και σχετικές νέες οριακές τιμές που έχουν προταθεί από την Επιτροπή	L1e-L7e»			
---------	---	----------	--	--	--

3) Στο παράρτημα V τμήμα Β, το περιεχόμενο της δεύτερης γραμμής στην πρώτη στήλη αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Δοκιμή τύπου I (19) Μάζα σωματιδιακής ύλης (μόνο Euro 5)».

4) Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

α) στο τμήμα Β1, η πρώτη σειρά που αναφέρεται στην κατηγορία οχημάτων «L6e-A» διαγράφεται,

β) στο τμήμα Β2, στην πρώτη σειρά:

i) οι λέξεις: «L3e-L7e (6)» αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«L3e, L4e, L5e, L7e»,

ii) οι λέξεις: «Όλα τα οχήματα της κατηγορίας L εκτός από την κατηγορία L1e και L2e» αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όλα τα οχήματα της κατηγορίας L εκτός από την κατηγορία L1e, L2e και L6e».