



2023/2867

18.12.2023

**ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/2867 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 5ης Οκτωβρίου 2023**

**για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον καθορισμό κατευθυντήριων αρχών και κριτηρίων για τον ορισμό των διαδικασιών επαλήθευσης των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει (επαλήθευση εν χρήσει)**

(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 CO<sub>2</sub> 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<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 προβλέπει την επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων εν χρήσει (στο εξής: επαλήθευση εν χρήσει).
- (2) Όλοι οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να υπόκεινται σε επαλήθευση εν χρήσει, εκτός από εκείνους που διαθέτουν περιορισμένο αριθμό οχημάτων στην αγορά, προκειμένου να αποφευχθεί ο υπερβολικός φόρτος δοκιμών, χωρίς να επηρεαστούν σημαντικά οι συνολικές επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.
- (3) Οι τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης θα πρέπει να επαληθεύονται με τη χρήση των διαδικασιών δοκιμής αντίστασης κατά την πορεία επί οδού και δυναμομετρικής εξέδρας που ορίζονται στον κανονισμό αριθ. 154 του ΟΗΕ<sup>(2)</sup>, θα πρέπει όμως να διενεργούνται και πρόσθετες ειδικές δοκιμές προκειμένου να επαληθευτεί η ύπαρξη στρατηγικών που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος στις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- (4) Προκειμένου να μειωθεί η πιθανότητα σύγκρουσης συμφερόντων, οι δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει θα πρέπει να διενεργούνται από τεχνική υπηρεσία που δεν συμμετείχε στις δοκιμές για την έγκριση τύπου των σχετικών οχημάτων. Οι δοκιμές δυναμομετρικής εξέδρας θα πρέπει να διενεργούνται στην εγκατάσταση της ίδιας της τεχνικής υπηρεσίας και όχι με εποπτευόμενη δοκιμή (witness testing) στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή.
- (5) Για να μπορέσει η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου να καταλήξει σε συμπέρασμα για ολόκληρη τη σχετική οικογένεια οχημάτων, με βάση τα αποτελέσματα των δοκιμών για τα οχήματα του δείγματος, θα πρέπει να καθοριστεί κατάλληλη μέθοδος στατιστικής αξιολόγησης.
- (6) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις, προς επαλήθευση από τη χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου, εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει. Για την επαρκή χρηματοδότηση των εν λόγω δραστηριοτήτων επαλήθευσης εν χρήσει, η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου θα πρέπει να επιβάλλει αναλογικά τέλη στους κατασκευαστές.
- (7) Προκειμένου να μειωθεί ο φόρτος και το κόστος των δοκιμών, όπου είναι δυνατόν και σκόπιμο, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται τα ίδια οχήματα ή οι ίδιες δοκιμές τόσο για την εν χρήσει επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> όσο και για τους εν χρήσει ελέγχους συμμόρφωσης των εκπομπών ρύπων,

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός ΟΗΕ αριθ. 154 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές βάσει κριτηρίων, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμου και/ή τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας (WLTP) (ΕΕ L 290 της 10.11.2022, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

### Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα κανονισμό καθορίζονται οι κατευθυντήριες αρχές και τα κριτήρια για τον ορισμό των διαδικασιών, διά των οποίων επαληθεύεται ότι οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου που αναγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και την κατανάλωση καυσίμου των οχημάτων εν χρήσει. Καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες επαλήθευσης της παρουσίας τυχόν στρατηγικών επί του οχήματος ή σε σχέση με τα οχήματα του δείγματος, που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος κατά τις δοκιμές που εκτελούνται για τον σκοπό της έγκρισης τύπου (στο εξής: επαλήθευση εν χρήσει).
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) οχήματα που εξαιρούνται από τη μέτρηση των εκπομπών CO<sub>2</sub>.
  - β) κατασκευαστές οι οποίοι, μαζί με όλες τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους, ήταν υπεύθυνοι για λιγότερα από 1 000 καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα ή για λιγότερα από 1 000 καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που ταξινομήθηκαν στην Ένωση κατά το ημερολογιακό έτος δύο έτη πριν από το ημερολογιακό έτος κατά το οποίο επιλέγονται οι οικογένειες επαλήθευσης εν χρήσει σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1.

## Άρθρο 2

### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> και του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου»: η αρχή έγκρισης τύπου που χορήγησε την έγκριση τύπου εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(4)</sup> ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(5)</sup>.
- 2) «οικογένεια επαλήθευσης εν χρήσει»: όλα τα οχήματα κατηγορίας M<sub>1</sub> ή N<sub>1</sub>, για τα οποία μια αρχή έγκρισης τύπου έχει χορηγήσει έγκριση τύπου εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή, κατά περίπτωση, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009, με βάση την ίδια δοκιμή τύπου 1 όπως ορίζεται στο παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 για «όχημα υψηλών τιμών» ή «όχημα χαμηλών τιμών».
- 3) «οικογένεια αντίστασης κατά την πορεία επί οδού»: οικογένεια αντίστασης κατά την πορεία επί οδού ή οικογένεια πίνακα αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, όπως ορίζονται στα σημεία 6.3.3. και 6.3.4. του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ· στην περίπτωση οχημάτων N<sub>1</sub> που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009, η οικογένεια αντίστασης κατά την πορεία επί οδού αποτελείται από όλα τα οχήματα της σχετικής οικογένειας επαλήθευσης εν χρήσει.

<sup>(2)</sup> 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 μηχανοκίνητων 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).

<sup>(4)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων 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 (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

<sup>(5)</sup> 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 (Euro 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).

- 4) «τεχνητές στρατηγικές»: στρατηγικές επί του οχήματος ή σε σχέση με τα οχήματα του δείγματος, που βελτιώνουν τεχνητά τις επιδόσεις του οχήματος κατά τις δοκιμές που εκτελούνται για τον σκοπό της έγκρισης τύπου.

### Άρθρο 3

#### Επιλογή οικογενειών επαλήθευσης εν χρήσει

Κάθε χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου επιλέγει ετησίως δείγμα οικογενειών επαλήθευσης εν χρήσει για τις οποίες έχει εκδώσει εγκρίσεις τύπου εκπομπών. Στην επιλογή περιλαμβάνονται τουλάχιστον μία οικογένεια επαλήθευσης εν χρήσει ανά κατασκευαστή για τον οποίο η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου έχει εκδώσει εγκρίσεις τύπου εκπομπών κατά τα τρία ημερολογιακά έτη που προηγούνται της επαλήθευσης εν χρήσει.

### Άρθρο 4

#### Δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει

1. Για κάθε οικογένεια επαλήθευσης εν χρήσει που επιλέγεται σύμφωνα με το άρθρο 3, η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου, για τους σκοπούς των δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, επιλέγει εν χρήσει οχήματα των οποίων η κατάσταση είναι αντιπροσωπευτική ενός καλώς συντηρούμενου και χρησιμοποιούμενου οχήματος και έχουν χαρακτηριστικά που καλύπτονται από εκείνα που καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

2. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου επαληθεύει, αφενός, ότι οι ειδικές τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οχημάτων που επιλέγονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 αντιστοιχούν στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και στην κατανάλωση καυσίμου των εν χρήσει οχημάτων και, αφετέρου, κατά πόσον υπάρχουν τεχνητές στρατηγικές, μέσω οποιασδήποτε εκ των ακόλουθων δοκιμών:

α) για ορισμένα οχήματα που προσδιορίζονται με βάση μέθοδο στατιστικής αξιολόγησης: δοκιμές δυναμομετρικής εξέδρας σύμφωνα με τα παραρτήματα B6 και B8 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ·

β) για ορισμένα οχήματα που προσδιορίζονται με βάση μέθοδο στατιστικής αξιολόγησης και ανήκουν σε μία οικογένεια αντίστασης κατά την πορεία επί οδού: δοκιμές αντίστασης κατά την πορεία επί οδού σύμφωνα με το παράρτημα B4 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ·

γ) για επαρκή αριθμό οχημάτων: ειδικές δοκιμές με τη χρήση μεθόδων εικονικής ή φυσικής δοκιμής.

3. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου αναθέτει τις δοκιμές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 σε τεχνική υπηρεσία η οποία δεν πραγματοποιήσει, για τη σχετική οικογένεια επαλήθευσης εν χρήσει, τη δοκιμή τύπου 1 όπως ορίζεται στο παράρτημα XXI του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή, κατά περίπτωση, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

4. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών των επιμέρους οχημάτων δοκιμής και διαπιστώνει, αφενός, κατά πόσον οι τιμές των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των εν χρήσει οχημάτων είναι υψηλότερες από τις τιμές των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, λαμβάνοντας υπόψη τη στατιστική αξιολόγηση των δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), και, αφετέρου, κατά πόσον υπάρχουν τεχνητές στρατηγικές.

5. Κάθε κατασκευαστής παρέχει, κατόπιν αιτήματος, στη χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου και σε κάθε οντότητα που διενεργεί δοκιμές επαλήθευσης εν χρήσει, όλες τις πληροφορίες, την τεκμηρίωση και τις τεχνικές προδιαγραφές ή την υποστήριξη που απαιτούνται για την επαρκή διενέργεια της επαλήθευσης εν χρήσει.

### Άρθρο 5

#### Τεκμηρίωση, υποχρέωση ενημέρωσης και συμπέρασμα της χορηγούσας αρχής έγκρισης τύπου

1. Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου διασφαλίζει ότι οι δοκιμές που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 4 είναι τεκμηριωμένες και ότι οι εκθέσεις δοκιμών τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής, του κατασκευαστή των σχετικών οχημάτων και, κατόπιν αιτήματος, στη διάθεση άλλων αρχών έγκρισης τύπου, αρχών εποπτείας της αγοράς και τρίτων μερών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/163 της Επιτροπής <sup>(\*)</sup>.
2. Εντός 10 μηνών από την έναρξη της δοκιμής, η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου καταλήγει σε συμπέρασμα σχετικά με το κατά πόσον έχει εντοπιστεί, κατά την επαλήθευση εν χρήσει, η παρουσία τεχνητών στρατηγικών, ή τυχόν έλλειψη αντιστοιχίας μεταξύ των τιμών των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της κατανάλωσης καυσίμου των εν χρήσει οχημάτων και των τιμών που καταγράφονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης.
3. Το συμπέρασμα της χορηγούσας αρχής έγκρισης τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 2 εφαρμόζεται σε όλα τα οχήματα της σχετικής οικογένειας επαλήθευσης εν χρήσει ή, όταν βασίζονται σε αποτελέσματα δοκιμών αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, σε όλα τα οχήματα της σχετικής οικογένειας αντίστασης κατά την πορεία επί οδού, τα οποία έχουν τεθεί για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ένωση.

### Άρθρο 6

#### Χρηματοδότηση των εν χρήσει επαληθεύσεων

Η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου διασφαλίζει την ύπαρξη επαρκών πόρων για την κάλυψη του κόστους των επαληθεύσεων εν χρήσει. Οι δαπάνες αυτές ανακτώνται με τέλη που μπορούν να επιβληθούν στον κατασκευαστή από τη χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου. Τα τέλη καλύπτουν τα στάδια της επαλήθευσης εν χρήσει που απαιτούνται προκειμένου η χορηγούσα αρχή έγκρισης τύπου να καταλήξει σε συμπέρασμα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

### Άρθρο 7

#### Έναρξη ισχύος

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, 5 Οκτωβρίου 2023.

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

<sup>(\*)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/163 της Επιτροπής, της 7ης Φεβρουαρίου 2022, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις λειτουργικές απαιτήσεις για την εποπτεία της αγοράς οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων (ΕΕ L 27 της 8.2.2022, σ. 1).